STABILIMENTI

in **VILLAR-PEROSA** (Pinerolo) e **TORINO**, Via Nizza, 154

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI

TORINO . - Sede di Via Nizza, 154

MILANO . - Sig. Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15

GENOVA . - Sig. CARLO CAIRE - Via Granello, 20 r.

VERONA . - Sig. Ing. LAURO BERNARDI - Via S. Eufemia, 24

PADOVA . - Studio tecnico Auto Materiali - Via Umberto, 30

TRIESTE . - Sig. Rag. PIETRO CONCATO - Via Udine, 37

BOLOGNA - Sig. ALDO MARCHESINI - Via Castiglione, 13-15

FIRENZE . - Sig. Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis

ROMA . . . - Sig. IGNAZIO ZAPPA - Via Giubbonari, 25

NAPOLI . - Sig. ALMERICO REALFONZO - Piazza Nicola Amore, 6

CATANIA - Sigg. P. & G. F.lli ZUCO - Via Etnea, 175

SPA
SOCIETA' LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI
TORINO

LUBRIFICANTI REINACH-MILANO
OLEOBLITZ
IN TUTTA ITALIA
OLEOBLITZ

Anno XXIX. Sommario del Fascicolo di Marzo N. 3

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T.C.I. Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

Anno XXIX - N. 3 | Marzo 1923

L'ESCURSIONE NAZIONALE IN SICILIA

Nel fascicolo di gennaio della *Rivista* abbiamo annunciato che era allo studio una Escursione Nazionale in Sicilia: e quel preannuncio ci valse una gran quantità di consensi e di plausi. Realmente noi crediamo che chi non ha ancora visitato la Sicilia o ne ha conosciuto solo alcuni aspetti, manchi di una fra le più indimenticabili visioni che possano offrirsi a un viaggiatore. Quasi ogni elemento del bello ha i suoi riflessi in quel meraviglioso paese, a cui la vicinanza dell'Africa (in questa stessa *Rivista* uno dei nostri collaboratori nota che prima di Siracusa si raggiunge di già la latitudine dell'estremità settentrionale di quel continente) conferisce talvolta anche caratteri esotici.

Il pittore e l'archeologo, il poeta e il folklorista, e ora anche, finalmente, l'industriale vi trovano soggetti affini al loro spirito. Chi conosce pur tutta la penisola, anche nelle sue parti più meridionali, non può dire di conoscere l'Italia se non ha ben visto la massima e la più bella fra le sue isole.

Noi abbiamo studiato molto accuratamente il programma con minuziosi sopraluoghi, compiuti dal nostro Segretario Generale, comm. Tedeschi e dal Capo della Commissione logistica, cav. Zanocco: e lo pubblichiamo sommariamente qui in calce: più dettagliatamente in un fascicolo che verrà trasmesso, appena pronto, a tutti quelli che ne faranno richiesta al Touring, inviando un semplice biglietto da visita con le sigle *p. S.*

Il concentramento della Carovana avrà luogo a Messina il mattino del 26 aprile. I partecipanti godranno, per il viaggio dalle località di residenza a Messina e per il ritorno, della Concessione Speciale 1ª stabilita per i Congressi (dal 40 al 60 % sulla tariffa ordinaria, secondo la distanza; ad esempio Milano-Messina-Milano L. 306 in II classe e L. 482 in I). Si fanno pratiche per facilitare, a chi lo preferisse, il viaggio per mare, da Genova o Napoli a Messina.

Il viaggio nell'Isola si effettuerà con un treno speciale, in bellissime carrozze intercomunicanti e sarà organizzato con ogni cura dalla cortesia di quella Direzione Compartimentale.

I pasti e i pernottamenti (fatta eccezione per tre colazioni che verranno consumate in treno), avranno luogo in alberghi, con il solito avvicendamento per quanto riguarda

VISIONI DELL'ETNA: LA BOCCA ERUTTIVA DEL 1892.

del terreno a noi non familiare, viene grandemente facilitata dall'impiego dei muli, coi quali si effettuerà la parte maggiore della salita: il tratto cioè, da Nicolosi (m. 698) all'Osservatorio (m. 2942). L'escursione all'Etna viene organizzata col gentile concorso dell'Autorità Militare, che si assume la preparazione dell'attendamento a 1880 metri di altezza.

Le iscrizioni sono limitate a 250 partecipanti e si chiuderanno appena raggiunto tal numero, e, in ogni caso, non dopo il 12 aprile. La quota d'iscrizione per l'Escursione nell'Isola (da Messina a Messina) è di lire **875**; per coloro che si iscriveranno nel 2° Gruppo (salita all'Etna) la quota è di L. 100 in più.

Sono ammesse anche le Signore, purchè in numero complessivamente non superiore a 50. Si fa

il loro ordine; sempre però i migliori per ogni località.

Il viaggio in ferrovia sarà integrato da due lunghe escursioni in auto, grazie alla gentile e preziosa collaborazione della Direzione della Società Generale Elettrica della Sicilia, che ospiterà la Carovana per tutta la durata della visita a Piana dei Greci.

L'intero viaggio (fatta eccezione per il solo 30 aprile) presenta, questa volta, un carattere di comodità negli orari e nelle tappe che non potrà non riuscire gradito ai partecipanti. La stessa ascensione all'Etna (facoltativa), pur rappresentando una non lieve fatica, dato il dislivello e la natura speciale

poi presente ai partecipanti che la salita all'Etna richiede quelle condizioni di benessere fisico che consentono normalmente le ascensioni di alta montagna.

I partecipanti alla salita all'Etna saranno assegnati a Sezioni speciali che conserveranno la loro unità e la loro composizione per l'intera Escursione, e ciò per imprescindibili ragioni di organizzazione.

UNO SGUARDO ALL'ITINERARIO

1° giorno, 26 aprile - Da Messina a Palermo.

Il treno, lasciando Messina, passa sul versante Tirreno, si accosta alla sottile penisola di Milazzo, sul cui istmo è ben visibile

IL CHIOSTRO DI MONREALE A PALERMO. (*fot. Alinari*)

la città omonima. Al di là della punta estrema della penisola, le Isole Vulcano e Lipari; lontano, nelle brume, il cono dello Stromboli; all'indietro, vista dei Monti Peloritani. La ferrovia costeggia sempre la costa tirrenica, avendo a sinistra valli e colline coperte di ulivi e agrumi, propaggini delle Caronie e delle Madonie. Eccoci a Cefalù, ai piedi di un'alta e imponente rupe cretacea. Breve sosta per visitare la piccola e antica città di marinai e pescatori, nonchè la cattedrale, una delle più belle chiese normanne della Sicilia. Dopo Cefalù, la linea corre alla base di colline quaternarie, in mezzo a uliveti e a floride vigne e grani. Appare il porto di Termini, con la città bianca d'aspetto orientale, pittoresca, a terrazzi, sul ripido pendio di un colle; lasciata la quale ecco la massa del M. Catalfano, col caratteristico C. Zafferano, che si spinge arditamente isolato nel mare. Si lasciano a destra le rovine di Solunto, infine, si scopre il Golfo di Palermo: di fronte, il forte profilo del Monte Pellegrino che domina il paesaggio: nell'arco della spiaggia, la città circondata dagli agrumeti della Conca d'Oro. Il quadro è di una bellezza meravigliosa Si giunge in breve a PALERMO, centro principale della Sicilia, in mezzo ad una corona di monti magnifici, con un clima dolcissimo e saluberrimo, lungo una riviera che uguaglia in bellezza le più celebrate del Mediterraneo, in mezzo a boschetti d'agrumi, con ville e giardini d'incomparabile fascino, ricca di monumenti d'arte, vivissima di popolo.

Si impongono in modo speciale all'ammirazione dei visitatori: la Cappella Palatina, S. Giovanni degli Eremiti, la Cattedrale, il Museo Nazionale, il Teatro Massimo Vitt. Em., il Giardino Inglese, Villa Giulia, l'Orto Botanico.

2° giorno, 27 aprile - Visita a Monreale.

Si percorre col tram il Corso Calatafimi, fino a Rocca, da cui si raggiunge Monreale, o con la funicolare, che supera 134 metri di dislivello offrendo un panorama sempre più largo, con vegetazione di gerani, fichi d'india, aranci; oppure seguendo i 2 km. di carrozzabile, che portano, in posizione dominante con un panorama di fama mondiale sulla città e il golfo della Conca d'Oro, alla cittadetta di Monreale, sorta intorno al *Duomo,* la più illustre basilica normanna di tutta la Sicilia, uno dei più mirabili monumenti architettonici del Medio Evo, celebre per i suoi 6340 metri quadrati di musaici e il suggestivo stupendo contiguo *Chiostro,* tutto luce, colore, leggiadria, il più grande e il più bello fra tutti quelli del 12° secolo.

3° giorno, 28 aprile - Visita alle rovine di Selinunte.

Lasciata Palermo, la linea costeggia il M. Pellegrino, indi tortuosamente il mare, in

(fot. Brogi)

GIRGENTI. - TEMPIO DELLA CONCORDIA.

un paesaggio del più grande interesse. Lontana, a nord, emerge la solitaria isoletta di Ustica; si attraversano le dune mobili di Balestrate che invadono i binari difesi da palizzate; si lambe l'incantevole Golfo di Castellammare azzurro come cobalto, mentre in alto, a sinistra, si scorge Alcamo. Si lascia a destra Castellammare, che fu porto di Segesta. Il gran tempio appare poi grandioso e isolato nella montagna. In alto, alla nostra destra, stanno Calatafimi e Salemi, rievocanti i luminosi ricordi dell'epopea garibaldina. Ed eccoci a Castelvetrano, ove si lascia la linea, che prosegue per Marsala e Trapani, per prendere la ferrovia secondaria di Sciacca. Dopo 14 chilometri, attraverso un terreno degradante al mare, tra uliveti e vigneti, ecco *Selinunte*, la cui visita è una delle principalissime attrattive della Sicilia e di tutta l'Italia. La visione delle imponenti rovine della città greca, distrutta nel 409 a. C. dall'esercito cartaginese, chiamato dalla finitima e nemica Segesta, è indimenticabile, meravigliosa, e profonda è l'impressione dei colossali avanzi di templi e della necropoli distesi per chilometri nella solitudine desertica. Il mare infinito che si apre dinanzi, il pittoresco aspetto africano dei tumuleti che orlano la spiaggia, l'invasione delle sabbie mobili e il colore indescrivibile che il sole imprime a tutto il paesaggio, formano nell'insieme un quadro di prodigiosa bellezza. Il ritorno nelle ore meridiane permetterà una continuazione di visita alla grande metropoli.

4° giorno, 29 aprile - Visita all'impianto idroelettrico di Piana dei Greci - Passeggiata alla Favorita e a Mondello.

Si lascia Palermo in autocarro tra i lussureggianti giardini e si sale rapidamente e senza tregua sul fianco delle montagne. Il panorama si fa ampio e magnifico su tutta la Conca d'Oro e il Golfo. È sul lato opposto della valle, il riscontro di quello da Monreale. (La Pizzuta, m. 1333; il Pizzo Pelavet, m. 1278). La natura del terreno cambia, frastagliate cime calcari circondano la bella e vasta conca verde di Piana dei Greci, centro delle colonie albanesi che, per il loro rito religioso, vengono dette in Sicilia *dei greci*. I costumi di uomini e donne, singolari e preziosi, i canti nella lingua nativa costituiranno un interessante episodio del folklore più colorito. Attualmente sono in corso grandiosi lavori per un impianto idroelettrico ed irrigazione da parte della Società Generale Elettrica della Sicilia. Un vasto lago artificiale abbellisce ora la conca, che la *Guida del Touring* descrive come verde di praterie e dorata di messi. Le acque che andrebbero all'Alto Belice e al mare libico, passano in gallerie verso nord, cadono a girare turbine e servono ad irrigare la Conca d'Oro. Questa gita sarà piacevolissima; gli Escursionisti saranno ospiti della Società che vuol rinnovare quelle gentilezze che lasciarono un così gradito ricordo fra gli escursionisti del Touring in Sardegna all'impianto del Tirso.

TAORMINA. - TEATRO GRECO CON VISTA DEL CASTELLO, DI CAPO SCHISÒ E DELL'ETNA. *(fot. Brogi)*

Il R. Parco della Favorita è la vasta e famosa tenuta reale ai piedi del M. Pellegrino, la grande passeggiata aristocratica e popolare dei palermitani, ricca di giardini, viali, boschetti, aranceti, praterie. La si attraverserà in auto fino all'incantevole spiaggia di MONDELLO, rinomato per la sua postura eccezionalmente pittoresca, graziosa e frequentata stazione balneare, con molti villini e in continuo sviluppo. Qui il bagno, un tè, poi ritorno in città.

5° giorno, 30 aprile - Da Palermo a Siracusa con visita ad Agrigento.

Si segue la stupenda riviera del Tirreno fino a Termini per poi piegare a Sud, nella larga valle del Fiume Torto rimontandola in un paesaggio sempre più agreste e solitario fra l'alto gruppo della Rocca Busambra e la catena delle Madonie. A Roccapalumba si lascia a sinistra la linea per Caltanissetta e Catania, per prendere quella che, appena oltrepassato Lercara Fridoli, scende nella Valle del Morello, verso il Plátani. Si scorge Castronuovo, alle falde del M. Cammarata, più avanti, a sinistra, Sutera ai piedi di un acrocoro. Si entra nella tipica, squallida, sorprendente regione delle Solfare. Vasti campi cinerei morti circondano gli impianti; punti neri — gli sbocchi delle innumerevoli gallerie —, fumi acri che bruciano ogni vegetazione caratterizzano le solfare. Il paesaggio è maestoso, la luce sembra crescere e penetra i recessi più profondi man mano si va verso il mare libico. La ferrovia sale, poi scende rapidamente; d'improvviso si scorge Girgenti con la Rupe Atenea e, lontano, il mare. Si tocca la stazione — troppo lontana perchè la Carovana possa salire alla città —, e si comincia a scendere verso Porto Empedocle. Nel cobalto marino sporge il caratteristico Molo Vecchio e la sua poderosa torre costruiti da Carlo V, con materiali dei Templi agrigentini. Alle radici del Molo, i grandi depositi di zolfo allineati.

Tra Porto Empedocle e Girgenti stanno le rovine dell'antica Agrigento alle quali si arresterà il nostro treno speciale per la visita. Visita di meraviglie incomparabili: Templi rivaleggianti con quelli di Atene, sorgenti da un paesaggio degno: vasto all'infinito, eloquente per voci millenarie dell'Ellade e di Roma. La maestà e la grazia dei templi dorati da 25 secoli di sole quasi africano, tra gli antichi ulivi che si dicono piantati dai Saraceni, sul ciglio diruto che vide la gran battaglia punica, o nella valle incisa dai borri che scendono dalla Rupe Atenea, dànno indimenticabili impressioni.

Il Tempio della Concordia, solenne e quasi integro, il colonnato di quello di Giunone Lacinia, la vasta platea di quello di Giove Olimpico ove giacciono i Telamoni, il pittoresco di Castore e Polluce, la tomba di Terone, la casa greca, la mirabile piscina romana dietro la archiacuta facciata normanna del S. Nicolao saranno partitamente veduti, prima di riprendere il treno verso Caltanissetta.

La linea Girgenti-Caltanissetta attraversa un paesaggio oltremodo interessante. Dall'altipiano di Raffadali vi è un colpo d'occhio sulla profonda Valle del Plàtani serpeggiante in un gran cañon a larghi ghiaieti; spettacolo singolarissimo. A Canicattì si lascia la linea per Licata, e si prosegue per Caltanissetta, attraverso conche colorite qua e là dalle gialle macchie delle solfare, tra spalti ricchi di ulivi e di mandorli. Un punto assai notevole è lo spacco fra Calascibetta e Castrogiovanni dove passa la ferrovia: da una parte e dall'altra due erti colli si alzano coronati dalle due città. Da qui l'aspetto del paese cambia totalmente. Scendendo nel versante jonico si incomincia a scorgere da lontano la montagna tipica, l' Etna, la cui visione si fa sempre più imponente, colla corona di città nelle scure macchie della vegetazione e delle grandi colate laviche. A Bicocca, si diverge dalla linea per Catania e si piega a Sud, verso Siracusa. Ancora tutto è diverso: la Piana di Catania, traversata dal Simeto, dal Dittaino, dalla Gorna Lunga è il primo tratto che s'incontra senza ondulazioni: deserto per la grave malaria autunnale, inondato spesso, chiuso dall'azzurro Lago di Lentini, circondato da colli coronati di città. Poi si tagliano i burroni che cadono a mare fino a sboccare alla splendida vista di Augusta colle saline, i molini a vento, le isolette. Appare la bassa Penisoletta di Magnisi, candida di case, come in Oriente, cupa di alberi, si rasentano le mura di Dionisio e, improvvisamente, uscendo da una trincea, ecco vicinissima SIRACUSA col porto Piccolo.

6° giorno, 1° maggio - Siracusa.

Siracusa fu la più vasta città dell'Europa antica, l'emula di Atene, di Cartagine e di Roma. La Siracusa attuale è in un'isola (l'Ortigia antica) e al di qua del ponte si estende sulla terra ferma. Ma ciò che rimane — in terraferma — degli altri quattro quartieri che componevano la Siracusa antica è ancora così maestoso e imponente che attesta quanto fosse grande la sua civiltà. Un Anfiteatro romano di spettacoli gladiatori; un Teatro greco col perimetro segnato da sepolcri e dove da qualche anno vengono eseguite con ogni cura, davanti a uno scenario che non ha l'uguale al mondo, le tragedie eschilee; dei giardini, non sulla terra, nè pensili, ma in profonde fosse (*Latomie*), ov'è, tra altro, l'Orecchio di Dionisio, che furono carcere e tomba ad un popolo; catacombe vastissime; una fortezza, l'Eurialo, eretta con mezzi poderosi, la più bella e la più completa opera militare dell'epoca greca, sono altrettanti quadri grandiosi che dànno un'idea della potenza dell'antica città oggi sparita nel nulla.

La città moderna, vanta il *Duomo*, il preziosissimo *Museo Archeologico*, uno dei più importanti d'Italia, estremamente interessante per il contenuto e per la perfezione dell'ordinamento, dovuto al direttore, l'illustre Capo Console del T. prof. Paolo Orsi; la *Fontana Aretusa*, celebrata da Pindaro e Virgilio, circonfusa dalla poesia di un mito gentile, che sgorga copiosa in prossimità della spiaggia intorno ai ciuffi dei papiri.

7° giorno, 2 maggio - Da Siracusa a Catania e a Taormina per Zafferana e la Valle dell'Alcàntara.

(1° Gruppo).

Il tratto da Siracusa a Catania sarà riveduto con piacere, tanto più che rifacendolo a ritroso, dalla Piana Catanese apparirà in tutta la sua grandiosità l'Etna, quella che gli abitanti del luogo chiamano per antonomasia, la Montagna. Catania è, dopo Palermo, la più grande città dell'Isola, grazie al rapidissimo sviluppo degli ultimi decenni, dovuto al porto che, per il movimento commerciale, è uno dei primi d'Italia. Essa riposa quasi per intero sul suolo lavico di tre eruzioni preistoriche e di sei storiche.

Si abbandonerà qui il treno speciale per continuare in autocarro, dopo una gita di superlativo interesse; luoghi che hanno l'impronta del grande vulcano, terreni per lo più spaccati, a mucchi di vere rovine che salgono in lunghe colate su verso i crateri. Colpisce il succedersi delle culture e l'impressionante contrasto tra la vegetazione lussureggiante e il tetro aspetto delle lave.

A Zafferana (m. 600), vista bellissima sul mare e sull'Etna; è alle porte della selvaggia Valle del Bove, squarcio nei fianchi del colosso: una delle vie di salita più pittoresche, ma anche più aspre, al Cratere centrale. Si proseguirà a mezza montagna, nelle sorprese continue di panorami di mare, la discesa a Francavilla e Giardini, lungo l'Alcantara, prima tra boschi, fiumi lavici, burroni, *sciare* di lapilli; una fantasmagoria di colori e di luci, poi lungo la costa incantevole: è un seguirsi di magnifiche viste. La strada è in parte tracciata nella lava scaturita dal cratere di M. Mójo, il più eccentrico dell'Etna, il quale diede in tempi preistorici la grande colata che giunse a C. Schisò, la sporgenza in mare alla quale nel 735 sbarcarono i primi greci.

Prima di raggiungere Giardini si visiterà la importante Centrale Idro-Elettrica della Società Generale Elettrica che serve l'Isola da Barcellona ad Avola. A Giardini una carrozzabile di sei chilometri, sale con vista superba, quanto famosa, sul mare e le coste fino alle Calabrie, a TAORMINA.

VISIONI DELL'ETNA: SULL'ORLO DEL GRAN CRATERE CENTRALE (m. 3274).

8° giorno, 3 maggio - Taormina (1° Gruppo).

Di Taormina nulla diremo: è troppo nota per la sua bellezza perchè occorra illustrarla. Per la stupenda posizione, ha fama mondiale e costituisce un centro turistico di primissima importanza, con numerosi e ricchi alberghi. Offre monumenti e resti architettonici caratteristici sparsi nelle case, nelle piccole chiese, nei palazzi, oltre al Teatro Greco a tutti noto perchè fu rifatto in tutti i modi. I dintorni consentono passeggiate ed escursioni ricche di panorami insuperabili e di curiosità di flora, di abitanti e di costumi. La principale escursione è quella al Castello di Taormina (398) che si effettua in un'ora (andata e ritorno). I tramonti sull'Etna, coi bagliori intermittenti delle bocche eruttive, costituiscono uno spettacolo di una grandiosità e bellezza assolutamente eccezionali.

9° giorno, 4 maggio - Da Taormina a Messina.

La linea corre quasi costantemente vicinissima al mare e attraversa per lunghi tratti magnifiche e dense piantagioni di aranci e limoni, con una prodigiosa quantità di frutti, accuratamente coltivati. Da S. Teresa di Riva si incomincia a vedere da presso la Calabria; ad Alì la veduta diventa magnifica, col massiccio d'Aspromonte che ne forma l'alto profilo. Si attraversano le caratteristiche fiumare che scendono dai Peloritani. Si scorge a sinistra la macchia verde dei cipressi del Camposanto, con la bianca chiesa gotica in cima, danneggiata dal terremoto del 1908; appaiono le costruzioni antisismiche della nuova città a solo pianterreno e primo piano, e si giunge a MESSINA. Sono oramai per intero scomparsi i materiali delle rovine dovute al terribile terremoto del 1908 che rase al suolo la città, seppellendo sotto le macerie oltre 80.000 abitanti, ma permane una gran vastità di baracche che ospitano ancora purtroppo buona parte della popolazione. Tuttavia la ricostruzione avviene ora in notevole misura sì che fra qualche decennio si vorrebbe cancellare ogni ricordo apparente della spaventosa tragedia.

7°-8° giorno - La salita all'Etna (2° Gruppo).

Il gruppo che prende parte alla salita dell'Etna si staccherà dal resto della Carovana a Catania raggiungendo in auto Nicolosi ove si soffermerà per la colazione. Ripartirà a mezzodì per raggiungere alle 17 l'attendamento, che sorgerà a 1882 metri sul livello del mare. Durante la notte avrà luogo la salita alla vetta in modo da giungere all'alba al Cratere (m. 3274). La discesa avrà luogo per la Montagnola, il Piano del Trifoglietto, la Val di Calanna a Zafferana donde in autocarro si raggiungerà a sera Taormina, ricongiungendosi al primo gruppo.

L'ascensione all'Etna è una delle più grandi attrazioni, non solo sicule, ma europee. Per un turista fisicamente ben preparato, essa non presenta, da Nicolosi (e col mulo) fino all'Osservatorio, fatiche eccessive. Non è improbabile che ai primi di Maggio vi sia ancora della neve; in tal caso i muli si fermeranno al suo inizio ed aumenterebbe per tal modo la lunghezza del cammino a piedi. Ma la salita al Cratere col plenilunio e lo spettacolo dell'aurora fra i vapori sono di tale bellezza da compensare ad usura ogni fatica.

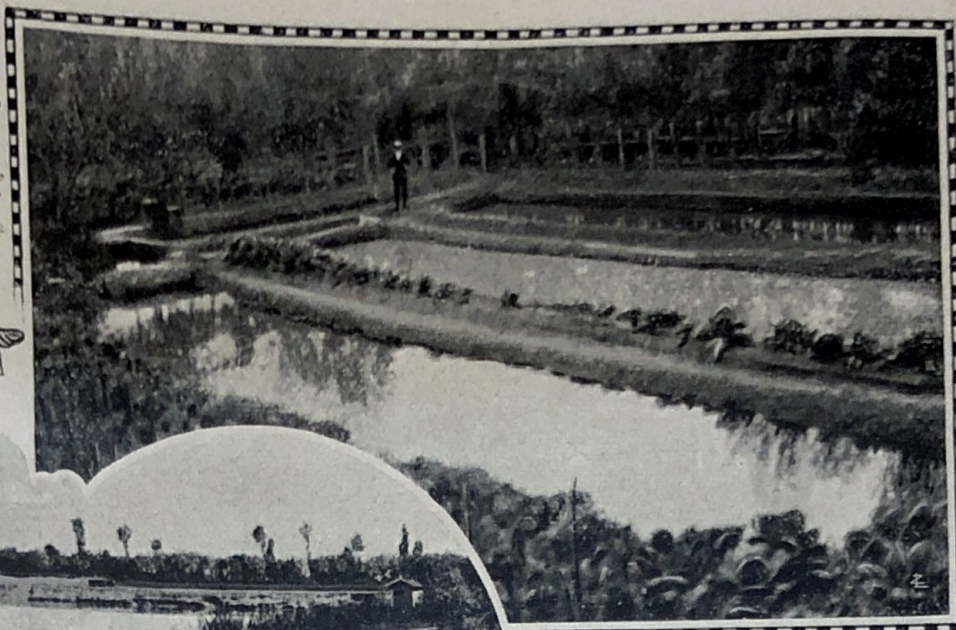
PESCA CON RETI, NEI SOLCHI DELLA RISAIA.

LA CARPICULTURA IN RISAIA

È sorta da qualche anno, e va ora diffondendosi nelle nostre campagne, una nuova industria agricola, che, sviluppandosi accanto a quella floridissima del riso, promette di diventare, in un avvenire assai prossimo, un importante cespite di ricchezza nazionale. Questa nuova industria è l'allevamento della carpa a specchi nelle risaie e negli stagni.

Insisto appositamente sulla parola *industria* agricola, per metter in evidenza il fatto che la carpicultura di risaia non è soggetta a quel carattere aleatorio che è inevitabile per le industrie peschereccie in genere. La carpa, propagata ed allevata in risaia, è un prodotto non meno sicuro del riso, o del frumento, o di qualsiasi altra derrata naturale; non solo, ma si può anche conservare viva con molta facilità, e quindi mettere in ven-

LA PESCA NELLA CAVA CAMPIGLIO.

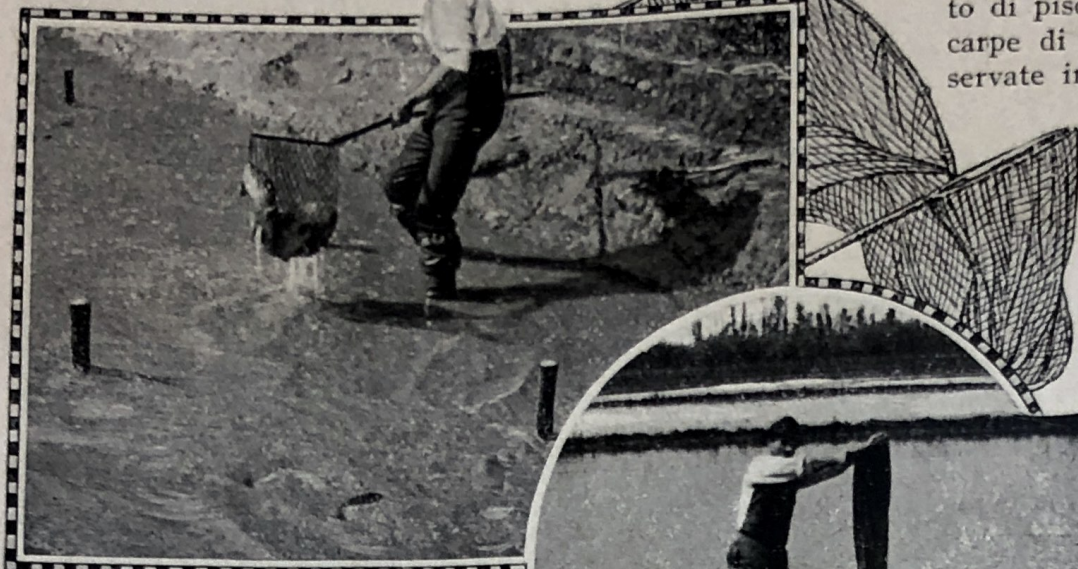
BACINI DI SVERNAMENTO ALLA CASCINA LONGORA DI CARPIANO.

VEDUTA PARZIALE DELLA CAVA CAMPIGLIO, ALLA TORRAZZA.

gendo pesi oscillanti fra 500 o 1000 gr., con lunghezze di 30-40 cm. Le carpe di queste dimensioni sono le più facili da smerciare. Solitamente, mentre il maschio divien atto alla riproduzione già nel secondo anno, la femmina lo diviene soltanto nella terza estate. Negli anni successivi, continua l'accrescimento in peso ed in lunghezza; e, se il bacino che li ospita è abbastanza ampio e profondo, e ricco di alimento, si possono ottenere individui veramente colossali, di 20 o 30 kg. di peso, come se ne pescano, non di rado, in laghetti e stagni.

dita via via a seconda della richiesta. Per assicurare i buongustai, che accusano la carpa di avere carni grasse, con uno sgradevole sapore di fango, dirò subito che in risaia si alleva una varietà accuratamente selezionata, la carpa a specchi di Galizia, assai più pregevole della carpa comune. La carpa a specchi può esser riconosciuta agevolmente anche dai profani, in grazia delle poche squame grandi e lucenti situate sui fianchi. I pregi di questa varietà, in confronto colla carpa comune, sono veramente notevoli; anzitutto le carni, assai più consistenti, e di gradito sapore: poi la rapidità di accrescimento. Si pensi che una carpetta, in maggio, da poco uscita dall'uovo, è lunga circa mm. 6, e pesa 20 mg.; in capo a pochi mesi, ossia verso la fine dell'autunno, può raggiungere i 15 o 20 cm. di lunghezza, e un peso di 100 o 200 gr. Poichè le carpe passano i mesi freddi in uno stato quasi di torpore, nutrendosi assai poco, l'accrescimento, durante l'inverno, è poco o nullo; solo nella estate successiva ricominciano a crescere sensibilmente, raggiun-

Altri fatti contribuiscono a rendere la carpa specialmente adatta per l'allevamento in risaia; ad esempio la sua predilezione per le acque di temperatura elevata, fra 20 e 24 g.[i], quali sono appunto quelle delle nostre risaie durante la buona stagione; e, soprattutto, il regime alimentare. Grande divoratrice di molluschi, larve d'insetti, e altri animalucci acquatici, la carpa distrugge moltissimi nemici del riso, al quale reca notevole vantaggio. Si è verificato che le risaie seminate a carpe hanno dato un raccolto almeno uguale, spessissimo più abbondante di quello di appezzamenti vicini, in cui non si era immesso il pesce.

Furono queste prove, iniziate una diecina di anni or sono dalla Stazione di Biologia e

Idrobiologia applicata dell' Acquario di Mila-

IN PRIMAVERA SI PESCANO I RIPRODUTTORI CHE HANNO SVERNATO NELLE VASCHE...

... E SI IMMETTONO NELLE RISAIE.

no, che vinsero le diffidenze di molti risicultori, i quali temevano che le carpe potessero danneggiare il riso. Oggi, persuasi da esperienze che ormai si ripetono da anni, e allettati dai guadagni ingenti che vedono realizzare dai compagni più coraggiosi, quasi tutti gli agricoltori e contadini della valle padana sistemano le loro risaie per immettervi carpe. I lavori necessari per tale sistemazione sono diversi, a seconda delle condizioni del terreno, della profondità dell'acqua, ecc.; ma, essenzialmente, si potrebbero ridurre alla precauzione di collocare, alle bocchette di accesso e di scarico dell'acqua, reti metalliche abbastanza fitte per impedire che i pesci immessi fuggano, disperdendosi nelle acque pubbliche, o che dall'esterno possa entrare, ospite non desiderato, qualche nemico grosso e vorace, che distrugga le piccole carpe.

Nella risaia così preparata, in primavera, quando le piantine del riso siano già ben stabili nel terreno, si procede alla semina, che può esser fatta sia con carpe adulte, le quali si riprodurranno nella risaia stessa; sia con carpette di una estate, comperate presso qualche stabilimento di piscicoltura; sia con carpe di due estati, conservate in vivaio durante l'inverno. Quando poi, in autunno, si dà l'asciutta alla risaia, i pesci si raccolgono per la maggior parte nei solchi. Nell'acqua bassa melmosa, da cui gli individui più grossi sporgono col dorso lucente, navigando lentissimi, come un'ordinata flottiglia, mentre i più piccoli fan ribollire l'acqua, colla violenza dei loro guizzi, vengono catturati in sì gran numero da destare meraviglia in tutti coloro che hanno assistito ad una di tali pescate.

S'intende, che una certa superficie di acqua offrirà nutrimento sufficiente soltanto ad un numero limitato di pesci: si calcola, in media, che un ettaro di risaia possa ospitare circa 200-250 carpette di una estate; oppure

CARPA A SPECCHI (CUPRINUS CARPIO SPECULARIS).

un centinaio di carpe di due estati; e il prodotto che se ne ricava alla fine della stagione è, pur volendo riferire le cifre più basse, almeno di un quintale di pesce per ettaro; e spesso anche di due quintali.

Il valore commerciale di questo pesce sarebbe certo assai basso se in autunno, al momento del raccolto, si dovesse gettare tutto contemporaneamente sul mercato. Non è dunque uno dei minori pregi della carpa la facilità grandissima con cui può essere conservata viva. Poichè durante i mesi freddi la carpa si nutre poco, e non fa vita molto attiva, numerosi individui posson esser riuniti anche in piccolo spazio nei bacini di svernamento. Questi bacini sono semplici fosse in terra battuta, della profondità di 50 cm. o un metro; e si calcola che possano ospitare, durante l'inverno, circa 50 kg. di pesce per ogni metro cubo d'acqua. La più elementare prudenza consiglia di scavare queste vasche in un terreno cintato, vicino al cascinale, in modo che ne riesca facile la sorveglianza. Una delle figure a pag. 242 rappresenta alcuni dei bacini di svernamento situati nell'ortaglia della Cascina Longora di Carpiano.

... ED ANCHE PER IL RACCOLTO.

LE CARPE SI TRASPORTANO IN SACCHI PER LA SEMINA...

Così ogni azienda agricola, che disponga di terreni sistemati a risaia, può esercitare, su piccola o su vasta scala, la carpicultura, con poco dispendio e con molto vantaggio. Qualche coppia di riproduttori ben scelti fornirà annualmente, grazie alla fecondità prodigiosa di questo pesce (una femmina del peso di un chilogrammo produce circa centomila uova), un buon numero di carpette; in capo alla seconda estate queste saranno pronte per la vendita, potendosi serbare per il terzo anno gli individui più belli, destinati a diventare riproduttori.

Tuttavia, ora che la carpicultura comincia ad estendersi largamente da noi, il Consorzio Lombardo pro Carpicultura, al quale, unitamente alla Società Agraria di Lombardia, spetta il merito di aver diffuso questa importantissima industria agricola, si è preoccupato del problema dell'accentramento delle carpe; poichè, per molti agricoltori, ciò rappresenta una difficoltà. A tale scopo ha promosso il sorgere di un vasto impianto (unico certamente in Italia, e forse non comune neppure all'estero), che è situato proprio alle porte di Milano, in località Torrazza, in terreno di proprietà del signor Campiglio. La riserva d'acqua è fornita da una ca-

L'IMPIANTO DI SOLLEVAMENTO DELL'ACQUA, ALLA CAVA CAMPIGLIO.

va (1), alla quale è stato annesso un impianto di sollevamento (azionato, di solito, da un motore elettrico, e, in caso di mancanza di energia, da un motore a scoppio), della portata di litri 8000 al minuto. In tal modo l'acqua è distribuita, mediante canali, a un gran numero di bacini opportunamente sistemati: bacini di quarantena, dove il pesce in arrivo è tenuto in osservazione, e, se occorre, disinfettato e curato, per impedire il diffondersi di pericolose epidemie; bacini di riproduzione; bacini di allevamento per i piccoli; e soprattutto, bacini di immagazzinamento, capaci di contenere complessivamente centinaia e centinaia di quintali di pesce. Da questa grande riserva si può prelevare giorno per giorno quanto è richiesto per il mercato e per l'esportazione, senza ricorrere alla conservazione del pesce morto, che, anche se ben praticata, riesce sempre a scapito della bontà del prodotto.

Chiunque voglia tener conto del fatto che l'Italia possiede circa 150.000 ettari di terreno coltivato a risaia; od anche, semplicemente, chiunque conosca quel caratteristico paesaggio delle zone risicole della valle padana, in cui le risaie, divise da lunghi filari di alberi, si estendono a perdita d'occhio per diecine e diecine di chilometri, ininterrottamente, potrà farsi un'idea dell'importanza a cui assurgerà la carpicultura, quando, raggiunta la diffusione a cui è certamente destinata, potrà fornire annualmente, al mercato interno, ed alla esportazione, centinaia di migliaia di quintali di pesce; ossia un alimento gustoso, sano, facile da digerire ed accessibile anche alle borse più modeste.

E se i ghiottoni impenitenti obbietteranno che le carni della carpa non possono certo rivaleggiare con quelle di altri pesci più pregiati, farò loro notare che, nella lista dei cibi, che i Gastrolatri sacrificavano nei giorni di magro al loro dio Ventripotente, accanto alle trote, ai lavarelli, alle sogliole ed ai salmoni, l'immortale Rabelais non sdegnava di porre *carpes, carpions, et carpeaulx.*

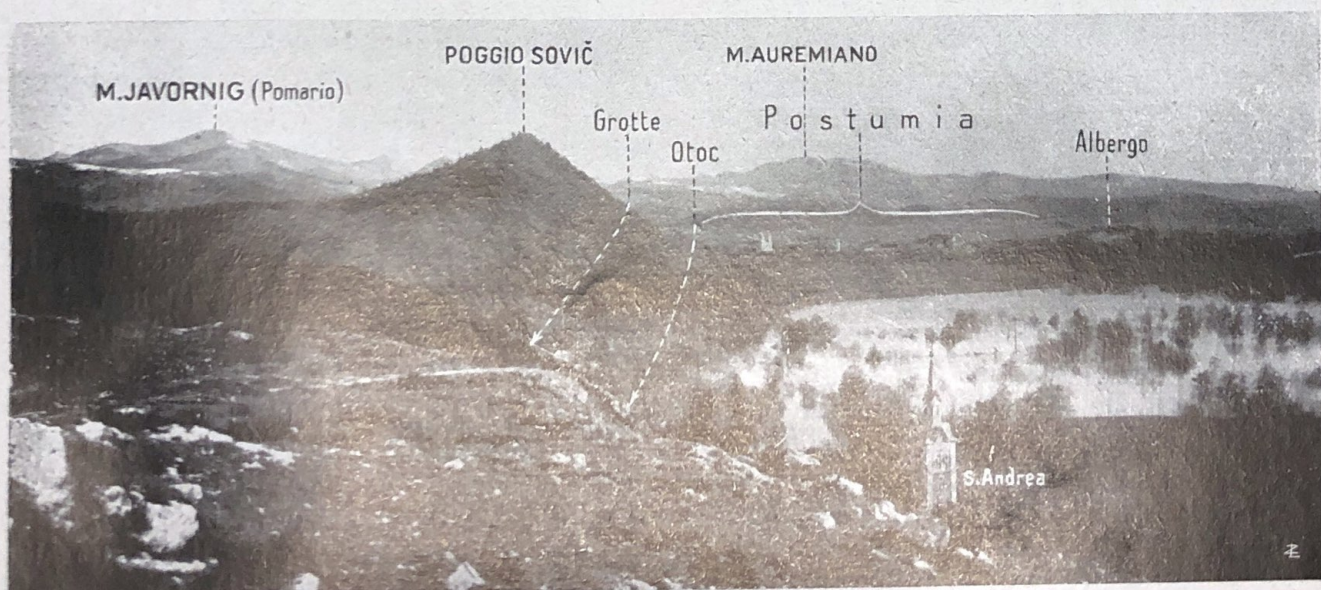
PAOLA MANFREDI.

(1) Sono abbondantissime, nei dintorni di Milano, queste grandi escavazioni, le quali, praticate allo scopo di estrarre sabbie e ghiaie per costruzioni, si riempiono poi di acqua, proveniente dal sottosuolo, e posson venir utilizzate come bacini di piscicoltura.

LA COMMISSIONE NOMINATA CON D. M. 15-XII-1922 PER LE GROTTE DI POSTUMIA.

Ultime vicende delle Grotte di Postumia

I lettori delle *Vie d'Italia* possono ricordare un articolo dal titolo « Tre anni di lavoro — Battere per farsi aprire » dell'aprile '22 il quale raccontava l'odissea delle grotte dal padrone noncurante — lo Stato — che se ne stavano ammalorate in abbandono e che tre anni di snervanti pratiche del Touring avevano portato a questo punto: duecentoquattordicimila lire destinate al loro ripristino dal Ministero d'Agricoltura (ministro on. Mauri) e una Commissione amministratrice da nominare di giorno in giorno. Ma il Ministero cadde prima di quel giorno e venne il nuovo Ministero (on. Bertini). Nuova Via Crucis dello scrivente, persuasione acquisita come sopra per la Commissione, ma viceversa sosta inesplicabile.

Perchè? un conflitto di Ministeri. Sì. Il Demanio (Finanze) cominciò a dire: la Grotta è demaniale e perciò dev'essere amministrata dal Demanio. Non valse dimostrare che ragioni tecniche consigliavano, come sotto l'Austria (che aveva una speciale Direzione grotte al Ministero d'Agricoltura) di lasciar le Grotte all'Agricoltura ove, tra l'altro, vi è un Ufficio minerario che ha l'abitudine

UN PANORAMA ECCEZIONALE DI POSTUMIA E DINTORNI. VI È IL LAGO TEMPORANEO FORMATOSI PER POCHI GIORNI NEL DICEMBRE '22 ALL'ENTRATA DELLE GROTTE, NELLE QUALI LA PIUCA NON TROVAVA SFOGO SUFFICIENTE.

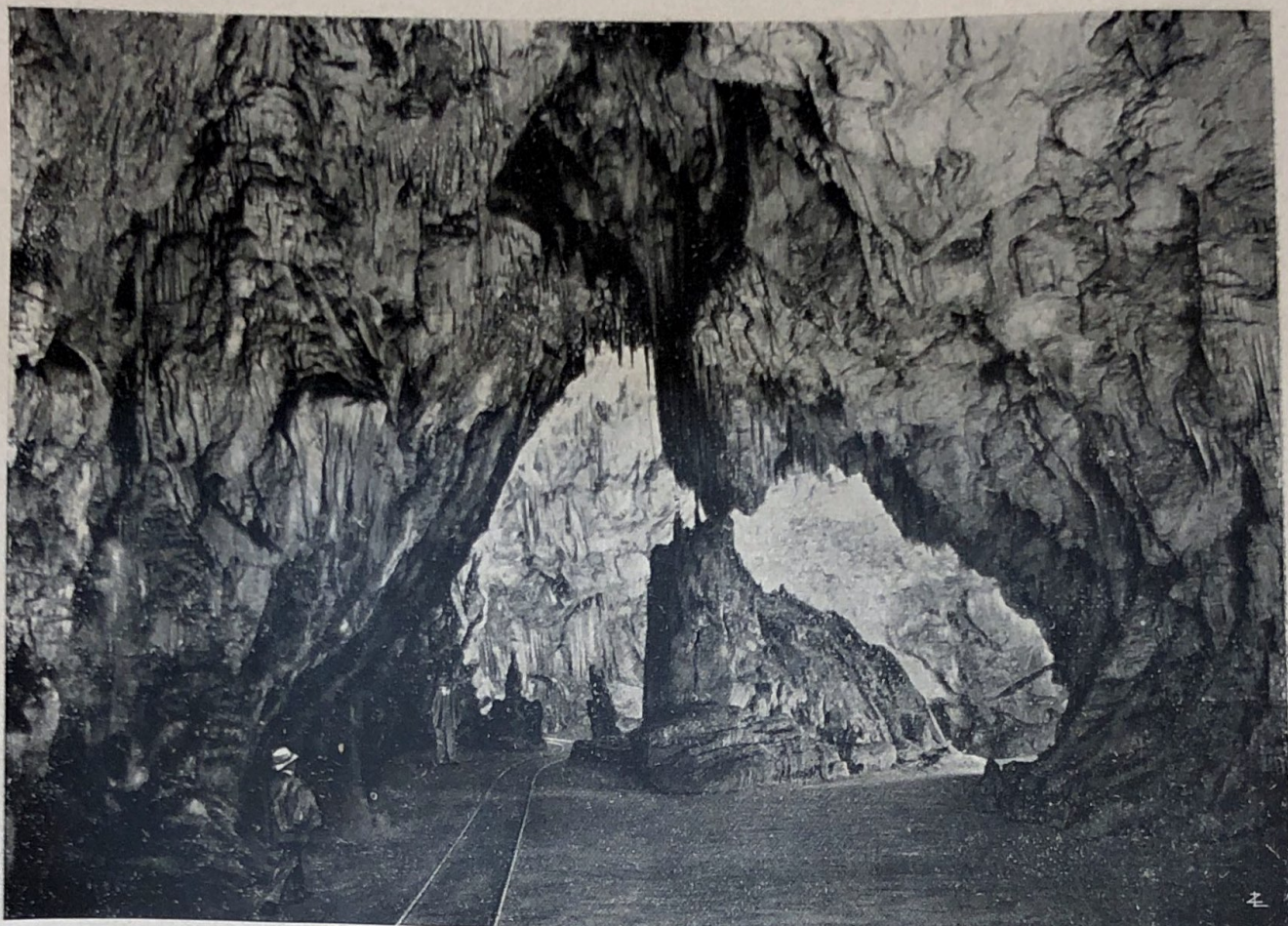
« IL VIALE DELLE COLONNE » NELLE GROTTE DI POSTUMIA.

del sottoterra e il personale relativo. Non valse che già l'Agricoltura colle 214.000 lire conducesse lavori urgenti e utili a rimettere in efficienza le Grotte. La conclusione fù che i due Ministeri si dovevano « accordare » e finirono ad accordarsi (per modo di dire) con prevalenza del Demanio.

Questo, in massima, poco doveva importare al Touring il cui scopo era solo che davvero le Grotte avessero una amministrazione che le mettesse in valore. Importava nel fatto solo perchè accadde quello che doveva accadere: il Ministero spodestato sospese con ragione i fondi, mentre il Demanio nulla diede. Non solo, ma non diede alcun interesse alle Grotte, baloccandosi intorno ai bizantinismi di Commissione consultiva anzichè amministrativa, composta anzichè di nove competenti, di tre, poi cinque o sette e presso a poco solo Funzionari e così via.

Lo scrivente accompagnò a Postumia due egregi Funzionari del Demanio per dar loro la sensazione anche plastica di cosa sia quel mondiale fenomeno e quali grandiosi lavori vi si compissero, ed ebbe l'impressione di avere aperta una breccia nelle lentezze demaniali. Ma non fu così. Qualche tempo dopo, stanco di tanti ostacoli esiziali, rimontò al ministro (on. Bertone) e riuscì a persuaderlo — nè del resto fu difficile data la sua versatile e acuta intelligenza — dell'urgenza di creare questa desiderata amministrazione. Non si chiedeva davvero molto! Il gran fatto della nomina (e in verità, ho vergogna di raccontare questi ostruzionismi burocratici dipendenti dalla macchina più che dalle persone) stava per accadere di giorno in giorno, ma ancora una volta cadde il Ministero e si fu all'attuale.

Allora presi il coraggio a due mani e, grazie a Dio, non inutilmente. In una intervista col ministro De Stefani, raccontata la dolorosa istoria, gli proposi senz'altro di ritornare l'amministrazione delle Grotte alla Agricoltura ove avrebbe trovato un ambiente, dirò così minerario, più adatto di quello demaniale e si sarebbe anche risolta la questione economica. Con vera chiaroveggenza il ministro, valutato il pro e il contro, aderì alla proposta e così avvenne il ritorno alla Agricoltura, che fu immediato.

Tosto ivi col ministro De Capitani propo-

« LA ROVINA »; STALAGMITI E STALATTITI DI PROPORZIONI GRANDIOSE SOSTENGONO VOLTE GIGANTESCHE.

si una Commissione che fu nominata con decreto del 15 dicembre scorso, firmato da lui e dal ministro De Stefani, Commissione purtroppo ancora non definitiva e che avrà al più presto un assetto finale, ma che intanto si potè subito convocare e far funzionare.

Fu composta delle seguenti rappresentanze: Agricoltura (ing. Luigi Dompé, ispett. sup. capo del Corpo Reale delle Miniere); Guerra (colonn. Italo Gariboldi, capo della Delegaz. per i confini italo-jugoslavi, Trieste); Finanze (ing. Tessadori, capo della Delegaz. FF. SS., Trieste); Touring (L. V. Bertarelli, presidente del T.); ENIT (Michele Oro, delegato generale dell'ENIT); Soc. Alpina delle Giulie (Eugenio Boegan, presidente della Commissione speleologica della SAG, Trieste); Comune di Postumia (rag. Ronchi, commissario straordinario di Postumia); il professore Gradenigo e l'antico direttore delle grotte, che ne forma per così dire parte integrante e inscindibile, Andrea Perco. Troppo numerosa? No, essa è tutta di elementi volontari, ciascuno con una competenza propria specifica, e non costa nulla.

La Commissione si riunì subito il 28 e 29 dicembre a Postumia in laboriose sedute frammezzate da visite ai lavori; si suddivise certi compiti e assunse nel frattempo importantissime deliberazioni che saranno presto sottoposte al Ministro. Ed è da augurarsi che questo si fidi della buona volontà e della capacità di questi uomini e li lasci fare.

Nei sopraluoghi la Commissione dovette constatare una dolorosa situazione: i lavori di perforazione tanto nella Grotta Nera che nell'Abisso della Piuca da lungo tempo si fanno a mano: i martelli pneumatici sono inoperosi perchè sono rotti i motocompressori d'aria. Dopo aver sparato le mine nel cunicolo fra la grotta Nuova e la Nera bisogna aspettare 24 ore a riprendere la perforazione perchè i gas senza ventilatori non si dissipano. Invano si era da mesi e mesi fatto ogni sforzo per ottenere il cambio dei motori. Così ottanta uomini producevano quasi nulla!

E questo perchè? Perchè il congegno burocratico pel cambio è qualche cosa di inconcepibilmente complicato tra Reggimento Genio, Raggruppamento Genio, Distaccamento Minatori, Magazzini di rifornimenti che vedono le necessità ma che non possono di-

L'UFFICIO POSTALE PIÙ SINGOLARE DI TUTTA ITALIA. SARÀ PRESTO RIAPERTO PER MANDARE IN TUTTO IL MONDO CARTOLINE DELLE GROTTE.

sporre senza autorizzazioni che non vengono mai e via via difficoltà infinite che è carità di patria il tacere.

Che fare? Presi un'altra volta il coraggio a due mani. Mi assicurai che in un grandissimo magazzino del Genio a Camnago (Como) esistevano motori (qualche centinaio), tubi, raccordi, fioretti e quanto occorreva; ebbi dalla gentilezza del Comandante del Corpo d'Armata di Milano, ten. gen. Cattaneo, assicurazione che volontieri esso avrebbe accordato un eventuale ritiro di materiale (s'intende se regolarmente autorizzato); feci venire da Postumia un tecnico che precisò che il materiale andava bene e poi lavorai a Roma, cordialmente aiutato dal Segretario Generale della Delegazione Romana del T. gr. uff. Italo Bonardi capo di gabinetto del S. S. alla Guerra e dal S. S. stesso on. Carlo Bonardi estimatore ed amico del Touring e ben persuaso di far cosa utile al Paese.

Quanti telegrammi! ma in fine la concessione dei tre motori, dei 600 m. di tubi, dei 150 fioretti e di altri accessori venne, attraverso il Corpo d'Armata di Trieste, il Raggruppamento Genio da esso dipendente e il Corpo d'Armata di Milano, il Reggimento Genio da esso dipendente e i magazzini di Camnago, interessandovisi pure le FF. SS. e il loro Compartimento di Milano.

Fatica paziente, ma risultato rapido al possibile e soddisfacente.

Queste le, per modo di dire, « ultime » vicende delle Grotte di Postumia.

Il Touring ha scortato la loro risurrezione con costanza e con amore e se ne vanta. Ma non ha finito. Finirà quando all'odissea si potrà davvero mettere un'ultima ma definitiva parola: « fine ».

L. V. BERTARELLI.

Le fotografie di questo articolo sono inedite, di Perco-Gradenigo. Nel titolo è raffigurata la Commissione per le Grotte. È una figurazione che deve passare alla storia: si pensi a questo caso tipico: tre anni di fatiche per indurre lo Stato a nominare delle brave persone che devono gratuitamente mantenere una proprietà pubblica, che senza amministrazione va in malora! Questi volontari sono, da sinistra a destra: rag. Ronchi, ing. Tessadori, cav. Boegan, ing. Dompé, prof. Gradenigo (autore delle fotografie e corso al suo posto dopo accesa la miccia del lampo di magnesio), L. V. Bertarelli, col. Gariboldi, gr. uff. Oro, Perco, infine un altro Perco (non suo parente) da quarant'anni capoguida delle Grotte. La fotografia è presa a circa un chilometro dall'entrata della grotta.

NOTERELLE SICILIANE
NOTO E LA CAVA GRANDE

Andando da Catania, per la ferrovia costiera, verso il mezzogiorno della Sicilia, poco prima di Siracusa si raggiunge la medesima latitudine cui giunge l'Africa da Sud; poco oltre Siracusa si varca il 37° parallelo, e si entra in quello che, non contando i brandelli insulari di Linosa e Lampedusa, è propriamente l'estremo lembo meridionale di terra siciliana e italiana. Noto e Modica, le due città più importanti di questo lembo, sono alla latitudine di Tunisi. Ma chi si aspettasse di trovare in questa Italia a dir così africana, ancora intensificati quei caratteri di vegetazione che dànno tanto fascino a tutto il lembo costiero dell'estrema Calabria e al tratto fra Messina e Catania, resterebbe alquanto deluso. Qui non più l'ininterrotto tappeto di agrumeti lungo la linea ferroviaria; non più le siepi continue di geranii racchiudenti le rotaie del treno quasi in un più largo binario di verde e di fiori; non più le lunghe file d'agavi impennacchiate qua e là dalle fantastiche fioriture a candelabro con cui le piante moriture sciolgono il loro canto del cigno dopo decennii di silenzio; non più i pendii dei monti e le coste delle fiumare coperte da cima a fondo di fichi d'India, così fitti da sembrare da lontano una densa muffa verdastra; non più le frequenti palme che adornano ville e casini, e mettono nella rigogliosa festa subtropicale una nostalgica nota tropicale; ma invece un paesaggio molto meno caratteristico e lussureggiante: qualche raro agrumeto protetto da spesse pareti di cipressi contro le furie del vento marino, poche agavi, pochi fichi d'India, quasi nessuna palma, e prevalentemente mandorli, ulivi e carrubi; alberi, questi ultimi, caratteristici della regione, ma non di portamento così spiccato da dare una nota *sui generis* al paesaggio.

MADONNA DEL LAURANA.

Questo attenuarsi del carattere più tipicamente siciliano, che è nel paesaggio e nella vegetazione, ha un curioso riscontro nel tipo etnico di queste parti, in cui è incredibilmente frequente, rispetto ad altre regioni della Sicilia, il tipo biondo con occhi azzurri. A Siracusa mi è occorso di notare gruppi di fino a cinque popolani occasionalmente riuniti, tutti biondi o biondastri. A Noto mi trovai all'uscita di uno stuolo di bambini da un asilo infantile; e fra le paia di occhioni che da quei visini tondi, a vedersi passati in rassegna, si volgevano a me con varie gradazioni di curiosità, di timidezza, di sospetto, è incredibile quanti mai fossero del più bel colore di cielo. E ispezionando una classe del Liceo, osservavo la medesima costellazione d'occhi azzurri; e un bel

LA CATTEDRALE DI NOTO.

giovane in prima fila aveva tale una celeste serenità d'iridi, che non potevo persuadermi dovesse esser di quei paesi, e gli domandai se fosse di Noto. «Nossignore». — «Lo dicevo — pensai fra me — questo è un settentrionale piovuto qui chi sa donde ». E poi a lui : « E di dove è? » — « Di Pachino ». Profetica anima mia! Pachino, ancora un po' più a sud di Noto, è il comune più meridionale della Sicilia!

Noto è situata su una collina, il cui pendio guarda a mezzogiorno; e dai luoghi della città che hanno la prospettiva aperta, si vede disegnarsi a volo d'uccello sul fondo azzurro del gran mare deserto il contorno costiero dell'estrema parte che la nostra patria protende verso i regni del sole : con la punta di Marzameni, e, di là da un'insenatura, la punta di Porto Palo e l'isoletta delle correnti col Capo Passaro : ed è un'impressione strana e tenera a un tempo il dirsi che non è una carta geografica quella che si vede, ma è proprio l'Italia, la nostra Italia, che si disegna e distende nel suo mare azzurro e finisce lì. Per la prima volta questa vista mi si presentò al primo arrivo, incorniciata dalla finestra della mia stanza d'albergo, ed è immaginabile con quale tumulto di affetti!

Come costruzione Noto presenta singolarmente fuse le attrattive di una bella cittadina moderna e di una città storica : dico fuse e non ravvicinate come nelle molte città tipo Taranto, Bari, Campobasso, in cui parte vecchia e parte nuova sono a contatto, ma nettamente delimitate. Noto, fabbricata ex novo dopo che il terremoto del 1693 distrusse la vecchia Noto, più alta e più interna, ha pianta regolarissima a tipo reticolare, strade diritte, larghe e luminose : ma i molti edifizii settecenteschi di spiccata impronta storica e stilistica, tolgono a quella regolarità geometrica ogni freddezza e banalità. La via principale, ad esempio, il corso Vittorio Emanuele, che s'imbocca venendo dalla stazione dopo aver attraversato il giardino pubblico, larga, diritta, ben pavimentata, ben marciapiedata, presenta dal principio alla fine una successione interessante e pittoresca di edifizi e di prospettive artistiche : chiese, conventi, portici, palazzi, giardinetti, scalee. Questo carattere di varietà pittoresca culmina nel tratto del corso ove trovasi il Duomo. È un allargamento così ampio che potrebbe ben chiamarsi una piazza; ma una singolarissima piazza in pendio, in cui, poichè la via corre lungo il declivio del colle, gli edifici del lato settentrionale sorgono da un li-

NOTO. - IL PALAZZO MUNICIPALE.

vello di parecchi metri più alto di quelli del lato meridionale; e il dislivello è disposto parte a scalinate, parte a rampe, parte a terrazze, inframmezzate da alberi e balaustre: un insieme solenne, ridente e originale al tempo stesso. A cui accrescono bellezza non pochi notevoli edifizii che vi prospettano: il Duomo, ispirato a molte facciate romane del tardo cinquecento e del primo seicento, la facciata del SS. Salvatore, alcuni palazzi privati e, soprattutto, il Municipio: che, pur levandosi del solo piano terreno, ha nel suo bel portico una linea così felicemente mossa, in combinazioni di rette e di curve, e membrature così nobili e piene, che l'effetto ne è quello di una fabbrica imponente. L'architetto che pare fosse un francese, non poteva meglio conciliare le esigenze sismiche con le estetiche.

Gli edifizii di Noto, come ho detto, sono in generale settecenteschi, e alcuni di essi riuniscono curiosamente due opposti caratteri del settecento: la aspirazione a un rinascimento di classicità e la continuazione esasperata del barocchismo. Il palazzo Villadorata, per esempio, uno dei più cospicui di Noto, è inquadrato fra grandi pilastri e trabeazioni del dorico più ortodosso, e vi si apre nel centro un gran portone correttamente ionico; ma si direbbe che l'architetto pagasse a malincuore questo tributo alla classicità, e che l'adorazione secentesca alla linea curva rimastagli nell'animo abbia voluto sbizzarrirsi nel modo più fantastico sulle cornici dei finestroni, e più ancora (e questa è una caratteristica di Noto) sui mensoloni sorreggenti le grandi ringhiere ferree dei balconi: che alla lor volta si rigonfiano e si accartocciano nel più spiccato gusto barocco. E finestre e grate barocche s'incorniciano, allo stesso strano modo, di una pura membratura di pilastri e trabeazioni doriche nel monastero del SS. Salvatore; e i due elementi, alquanto meno stridenti ma non riconciliati, coesistono nella chiesa del Gesù e nel suo ex convento, oggi Liceo-Ginnasio; e via via in altri non pochi. I quali sono in generale palazzi nobiliari, chiese e conventi o ex conventi, giacchè Noto è tradizionalmente la città dell'aristocrazia e del clero, e di fronte alla vicina Siracusa, custode e simbolo di memorie antiche, Noto rappresenta il Medio Evo e la Religione: sono, si potrebbe dire, la città classica e la città romantica. Sono, o almeno erano; giacchè Siracusa, soprattutto da quando la Tripolitania continua l'Italia di là dal mare, va animandosi di transito e di commercio, che non so quanto possa dirsi classico; e anche a Noto immagino che accanto agli altri due avrà alzato la testa il

terzo e magari il quarto stato: che non so se possano dirsi precisamente romantici. Certo è che il carattere delle due città contrasta ancora fortemente; e poichè è legge di fraternità umana che quando due città diversamente notevoli sono prossime fra loro sorga una reciproca gelosia, fra Noto e Siracusa c'è un tradizionale malumore e una tradizionale gara di preminenza. Si pensi dunque quanto raffinatamente crudele fu il Governo Borbonico, quando, per punire Siracusa di moti sediziosi scoppiati nel 1837, trasportò l'Intendenza (corrispondente all'odierna Prefettura) a Noto. Ove, divenuta prefettura nel 1860, rimase fino al 1863. Questo quasi trentennio di capoluoganza deve aver contribuito la sua parte a dare a Noto un carattere più continentale di altre città interne della Sicilia. Così, per esempio, mentre a Modica e a Caltagirone, più grandi di Noto, le signore, fuorchè per le visite, escono coperte dal fazzolettone nero (una specie di scialle veneziano, portato però anche sulla testa, e stretto in modo da lasciare scoperto il viso soltanto), va in strada sempre col cappello il bel sesso notigiano... o netino... o notinese; chè con tutti e tre questi aggettivi possono designarsi le persone e le cose di Noto. E a questo proposito: non sarebbe comodo ed interessante un dizionarietto dei derivativi di tutte le città e villaggi d'Italia? Giacchè è incredibile quante cose s'ignorino in questa materia, soprattutto pei luoghi lontani dalla propria dimora consueta. Quanti continentali sanno che gli abitanti di Caltanissetta si chiamano Nisseni e quelli di Caltagirone Calatini? Chi indovinerebbe fuori delle Marche che quei di Camerino possano chiamarsi Camerti, e quei di Fano Fanestri? Son molti a sapere che chi è nato a Reggio di Emilia è un Reggiano e chi è nato a Reggio Calabria è un Reggino? E se quattro individui dicessero: Io sono un Castellonico; io sono un Samaritano; io sono un Poliziano; io sono un Caprolatto; quanti capirebbero che il primo è nato a Castellammare di Stabia, il secondo a S. Maria di Capua, il terzo a Montepulciano e il quarto a Caprarola? E l'idea di quel dizionario si associa per me spontaneamente a quella del Touring Club Italiano, già così benemerito della conoscenza del nostro Paese in tanti suoi aspetti. Quale Ente potrebbe più facilmente assolvere un tale compito, se non il Touring che ha affiliati in tutti i paesi d'Italia? O io m'inganno, o una circolare ai suoi Consoli avrebbe in breve per

NOTO. - FONTANA ERCOLE NELLA VILLETTA S. DOMENICO.

effetto la raccolta di tutto il materiale: che potrebbe poi venir pubblicato o nelle *Vie d'Italia,* o nell'*Annuario,* o in un fascicolo a parte.... Ma non dico di più, per non far la figura di *suggerire a chi sa di latino!*

La filologia e la linguistica mi riconducono a Noto per due singolarissime figure di solitari filologi e linguisti, che nell'eremo di quell'estremo lembo insulare racchiusero la loro vita materiale, spaziando con la mente nei campi della dottrina, in voli audaci e larghi: Corrado Avolio e Giuseppe Cassone. Li rievoco, non oso dire per rimedio, ma per protesta contro il silenzio di cui circonda il loro nome, la cosa forse più infame che esista in questo mondo d'ingiustizie: la Fama. Corrado Avolio, farmacista dell'Ospedale, professore di Storia Naturale nella Scuola Normale di Noto, sedotto dagli studi del Pitrè sui canti popolari siciliani, si mise a studiare e a raccogliere quelli della sua città. Dallo studio dei canti passò a quello scientifico del dialetto netino, dei dialetti siciliani in genere, a sviscerare i quali nella loro costituzione e nei loro elementi affrontò da solo, con successo, perfino lo studio dell'arabo; e scrisse lavori che imprimono orma imperitura nel campo della glottologia. Giuseppe Cassone, colpito da insolazione durante il servizio militare, ne perdette l'uso delle gambe e l'udito e quasi interamente la vista. Costretto a non uscir più se non raramente in carrozza, rinchiuso nel triplice isolamento della provincia, della casa e dell'infermità, si dette allo studio delle lingue; e oltre al latino e al greco, imparò da solo il francese, il tedesco, l'inglese, il russo, l'ungherese. Tradusse in versi da Byron, da Shelley, da Wordsworth, dal Platen, dal Lenau, dallo Heine, dal Musset, dal Lermontoff, e, assai lodevolmente, tutto l'Eugenio Anieghin del Pushkin. Ma il suo capolavoro è la traduzione di tutte le opere di Petöfi Sandor. Innamorato del poeta-soldato ungherese dapprima per consenso di ardori patriottici, egli si mise a studiare la difficilissima lingua magiara per poter leggere le opere di lui nell'originale; e giunse a così perfetta conoscenza di quell'idioma, che la sua traduzione, da competentissimi letterati d'Ungheria, fu giudicata per esattezza e per efficacissima corrispondenza di espressione artistica e di anima, la più bella di quante in ogni altra lingua ne fosser fatte. Corrado Avolio e Giuseppe Cassone: ripeto questi due nomi che ogni italiano colto dovrebbe imprimere nella

NOTO, - EREMO S. CORRADO. VEDUTA GENERALE DELLA VALLE.

NOTO. - EREMO S. CORRADO DI FUORI (A 4 KM. DALLA CITTÀ).

mente con quell'amore e con quell'ammirazione che spetta all'altezza dell'intelletto, quando si nutre e si adorna di forza di carattere e di modestia. E chi li conosce? Chi, fuori di Noto, si cura di loro e della loro memoria? È vero però che il Cassone (dell'Avolio non so) fu ascritto dal Governo alla gloriosa schiera dei Cavalieri della Corona d'Italia!

Parecchie escursioni interessanti possono farsi a Noto: alle rovine dell'antica Heloros e alla Pizzuta, ciclopica colonna a massi senza cemento, innalzata, si crede, in memoria della tragica sconfitta ivi subìta dal generale ateniese Nicia, catastrofe finale della disgraziata spedizione di Siracusa; ad Avola, singolare per la sua pianta regolarissimamente geometrica e, fino a poco tempo fa, per gli ultimi residui di piantagioni di canna da zucchero; alle rovine della vecchia Noto, distrutta dal terremoto del 1693. Sulla via di queste ultime si passa per l'eremo di S. Corrado da Piacenza, protettore della città: eremo che ha di particolare la sua situazione, non, come di solito gli eremi, in luogo elevato ed aperto, ma nel fondo d'una gran fossa del monte, una specie di latomia tutta folta di vegetazione; quasi che il santo al presentimento aereo del volo al Paradiso, preferisse, per esercizio di ascesi, il presentimento del sepolcro.

Ma la gita più interessante fu per me quella della Cava Grande. La parte più meridionale della Sicilia, quella che è limitata a N. O. da una linea che va press'a poco dalla piana di Lentini alla piana di Vit-

QUARTIERE STATELLA (DA LEVANTE).

PANORAMA DI NOTO SOTTO LA NEVE (NEVICATA 17 FEBBRAIO 1905).

toria, è orograficamente un massiccio che culmina col monte Lauro e degrada più o meno dolcemente in giro, verso le coste dell'Jonio e del mare africano a grandi tavolati e scaglioni, intorno a cui gira un lembo più o meno largo di pianura costiera. Il massiccio è tutto solcato da torrenti, che, data la qualità facilmente erodibile delle rocce, lo hanno scavato in valli strette e profonde, arieggianti ai *cañones* americani, le quali dal centro irradiano a ventaglio verso le coste. Un secentista avrebbe forse paragonato la regione a una torta colossale in cui il coltello delle acque avesse inciso per affettarla tanti tagli profondi, un po' serpeggianti e irregolari per l'inesperienza della mano. Queste profonde valli si chiamano Cave, e la maggiore di esse è la Cava Grande, che sbocca dall'interno sulla pianura costiera un po' a Nord di Noto, verso la stazione di Cassibile. Cassibile è precisamente il nome del torrente che ha inciso la Cava Grande.

Scendendo dal treno si attraversa prima il breve tratto di pianura, caratteristico per la enorme quantità dei cespugli di palme nane invadenti il terreno non coltivato; e a poco a poco si entra nella valle: solenne, severa, con le altissime pareti a ripidi scaglioni, che s'innalzano sempre di più e sempre più ristringono il cielo. Dopo un poco, ci si sente già appartati dal mondo e come a mille miglia dai rumori e dalle parvenze della vita viva. E ad accrescere l'impressione di sogno, ecco le pareti della valle appaiono a un tratto scavate fino alla cresta di innumerevoli nicchie quadrate, profonde, nere, che dànno a quelle pareti l'aspetto di facciate di case gigantesche, abitate da un misterioso popolo d'abitatori sotterranei. E ogni finestra è infatti una tomba: son le tombe dei Siculi, del popolo che occupava l'isola prima della colonizzazione greca. Da quante migliaia d'anni il suono monotono e continuo del torrente, unico suono nel silenzio del luogo, voce del tempo senza posa e senza fine, culla il sonno di quel popolo addormentato

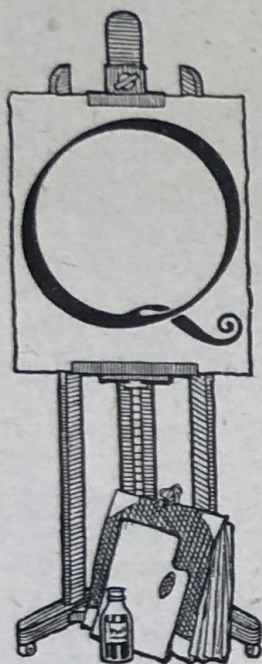
CONVENTO DELLA SCALA (A 8 KM. DA NOTO).

nella morte? Ed ecco, a uno svolto della valle, una bianca visione comparire nel fondo, quasi la fata del luogo: la cascata del Cassibile, spumeggiante e suonante là tra le rocce e le piante, oggi come cinquemila, come diecimila, come cinquantamila anni fa: simbolo dell'eternità della natura, nella transitorietà dell'uomo e delle sue stirpi. Ma improvvisamente, ecco una visione tutta diversa: due colossali tubi metallici che scendono ripidamente lungo uno dei pendii della valle, e sotto di loro un edifizio di forme e aspetto affatto moderno, a grandi finestroni vetrati, rombante di macchine; una stazione idroelettrica, la stazione del Cassibile, importantissimo impianto, che fornisce luce ed energia a gran parte della Sicilia orientale. Quel che, vivendo immersi nelle forme e nelle manifestazioni continue della civiltà moderna, non ci appare se non del tutto naturale, assume lì, comparso a un tratto in quell'ambiente di natura vergine e di remotissima umanità, come un sapore di miracolo. Se quelle povere ossa e ceneri di Siculi potessero per un istante riacquistare la vita e i sensi, che cosa proverebbero a sentir dire che quell'acqua che, imprigionata nei tubi, più non biancheggia ai raggi del giorno sulle balze della Cava, si converte in bianchissima luce notturna per città e per villaggi vicini e lontani, tingenti l'orizzonte di albore, come se altrettante lune fossero tramontate o dovessero spuntare? A quale divinità in cui ingenuamente credevano attribuirebbero lo inaudito portento, o quale nuovo Dio immaginerebbero per farne l'autore ammirato e venerato? E potrebbero mai credere che tutto è opera di uomini discesi da loro, mortali e fragili come loro e forse non più di loro felici?

Vi saranno, vi sono certamente luoghi più belli della Cava grande; ma quasi in nessuno mai mi accadde di tanto sentire e di tanto pensare: cioè di tanto godere.

MANFREDI PORENA.

(*Fot. Squadrilli, Noto*).

LE PITTURE MALATE E I LORO MEDICI

Q**UESTO** articolo è diretto ai duecentomila Soci del *Touring* per persuaderli che le pitture hanno le loro malattie, complicate come quelle degli uomini, e che nessuno può improvvisarsi medico senza correre il rischio di ammazzare il malato. — Anzi, c'è una differenza in sfavore delle pitture —. E la differenza è che mentre per gli uomini infermi la medicina, la chirurgia, la fisica, la chimica e quant'altre scienze possono concorrere, si affaticano da secoli a studiare il corpo umano collo scopo di guarirlo, per le pitture inferme la scienza ha studiato poco, non riflettendo che gli uomini, o presto o tardi, debbono morire, mentre le belle pitture, per la gioia di tutti gli occhi, dovrebbero durare eternamente.

Ora, se questo articolo può avere una qualche efficacia persuasiva, io vorrei mettere in guardia almeno tutti i Soci del *Touring* affinchè se vedono o scoprono o posseggono una pittura qualsiasi, su tela, su carta, su rame, su muro, su avorio, su legno si astengano *sempre* dal ripulirla o consolidarla o riverniciarla o ritoccarla. Prima cerchino di saperne con certezza il valore e poi, quando l'abbiano per giudizio d'un competente accertato, chiamino un vero restauratore e glie l'affidino come s'affida a un medico un malato, ma un malato di famiglia la cui vita sia preziosa e necessaria.

Troppe volte io ho visto portare a miei colleghi ed a me quadri completamente rovinati da imprudenti restauri perchè non cerchi in ogni modo d'ispirar cautela agli incauti. Si tratta talora di persone povere, le quali hanno ancora in retaggio dai lontani antenati un piccolo tesoro, l'unico che hanno; ed è duro dover dire a quella povera gente: « il vostro tesoro non vale più niente; voi l'avete rovinato con le vostre stesse mani per la smania di lavarlo, lustrarlo, ripulirlo ». — Essi rispondono: « era così sporco, non si vedeva niente, abbiamo creduto di far bene...». — E se ne vanno, talora, piangendo. —

Talaltra volta vengono gli incauti a mostrar pitture rovinate non da loro. E se si domanda: « ma chi v'ha fatto questa rovina? » — Rispondono: « l'ho data al pittore tale, che se n'intende; ha detto che pensava lui, che con pochi soldi me l'avrebbe rimessa a nuovo... » — È la solita storia di tanti pittorucoli mancati, i quali hanno molta fame e poca coscienza, e si offrono di restaurare affreschi o tempere o dipinti ad olio, come se sapere, più o meno, dipingere equivalesse a saper restaurare, come se le pitture altrui avessero lo stesso valore delle loro. E impastano, ristuccano, ridipingono, impiastricciano, adoperano soda e potassa, spirito ed acqua ragia, colla e resina con una disinvoltura incosciente e col resultato certissimo di straziare la pittura. Il possessore spende pochi soldi nel restauro ma perde tutto il

(fot. della R. Sopraintendenza di Milano)

IL FAMOSO AFFRESCO DEL LUINI (TRASPORTO DELLA SALMA DI S. CATERINA) PRIMA DEL TRASPORTO NELLA PINACOTECA DI BRERA.

valore dell'opera d'arte da cui poteva ricavare godimento e denaro.

Ignoranza ed incoscienza quasi sempre; prudenza e rispetto quasi mai.

Cominciamo col dire che le pitture hanno il loro progressivo e fatale deperimento, più lento, spesso, ma non meno sicuro di quello degli uomini. Il tempo agisce sulle pitture come su noi, le indebolisce, le invecchia, le sfigura, vi imprime le sue rughe e i suoi colori della vecchiaia. Una progressiva degenerazione della sostanza che le compone somiglia all'infiacchimento del nostro tessuto cellulare.

Ognuno sa quali sieno le varie tecniche pittoriche, ma è forse utile ricordarle di volo. È forse utile ripetere che l'*affresco* è il distendimento dei colori sull'intonaco ancor fresco in modo che i colori penetrano e si maritano alla calce ed assumono con lei una solidità cristallina derivante da una specie di vernice dura formata dall'indurimento superficiale dell'intonaco in contatto con l'aria; che la *pittura a tempera* è la mescolanza dei colori con glutini non oleosi come le colle, le gomme, il giallo d'uovo, il latte, le sostanze coesive solubili nell'acqua, nel vino, nell'aceto; che la *pittura a olio* è la miscela dei pimenti colorati con gli oli estratti dai semi, generalmente cotti, facilmente essiccabili; che la *pittura a vernice,* in uso assai comune presso i fiamminghi primitivi, è la unione dei colori con resine disciolte nell'olio o negli spiriti o nelle essenze, in modo da conferire al dipinto una trasparenza di smalto; che la *pittura ad acquarello* è una tempera fatta di colori trasparenti e di glutini leggeri come le gomme; che infine la *pittura all'encausto,* usata molto nell'antichità classica, e visibile oggi sulle pareti di Pompei, è una sorta di tempera forte, su intonachi specialmente preparati e poi lustrata con cera e scaldata al fuoco.

È forse anche utile ripetere che quasi tutte le pitture, per esser meglio conservate, sono sottoposte a una verniciatura generalmente

(*fot. della R. Sopraintendenza di Milano*)
IL MURO NELLA VILLA DELLA PELUCCA DOPO LO STRAPPO DELL'AFFRESCO DEL LUINI.

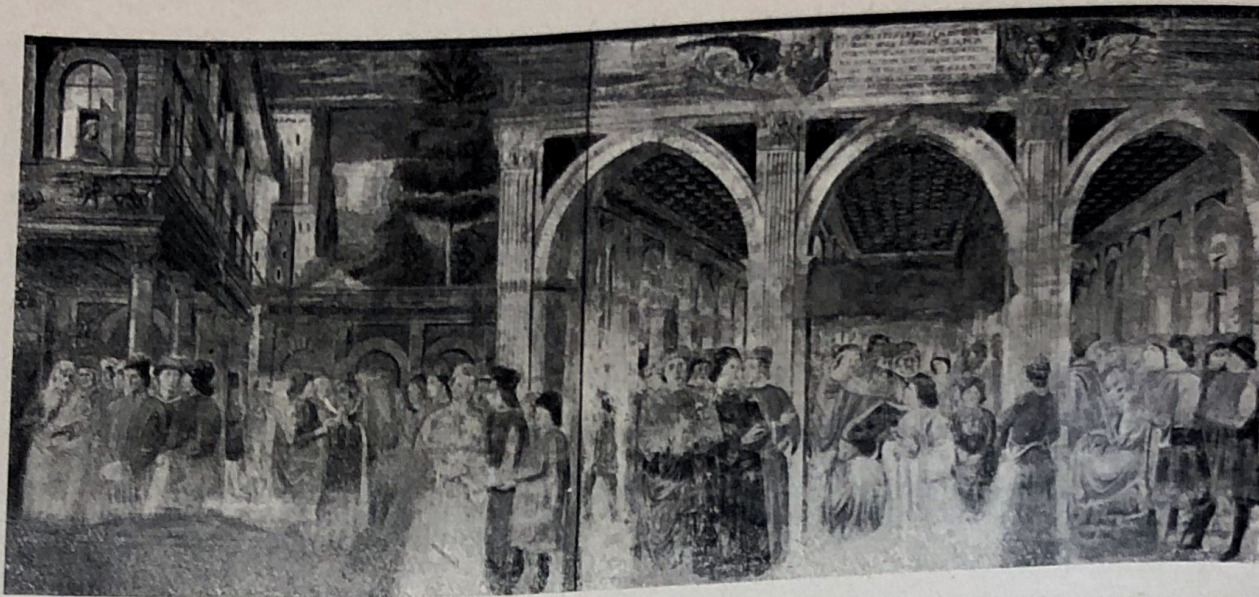
composta con una resina trasparente disciolta nell'olio o nello spirito e distesa, se ha una vera funzione di vernice, spruzzata, se ha una funzione di fissativo, di far aderire cioè le particelle del colore alla superficie su cui vennero meccanicamente deposte, come nel pastello.

⁂

Ciò premesso, sarà alquanto più agevole intendere di quante e quali sorta di malattie possano soffrire i dipinti appena la loro vita comincia, appena cioè dal cervello in cui son nati escono alla gloria della luce. La loro composizione organica è così complessa, le materie di cui son fatti hanno una così grande facilità ad alterarsi ed a decomporsi che spesso la diagnosi è difficilissima e la prognosi è necessariamente riservatissima.

Uno dei mali più comuni di cui le pitture soffrono sono i reumatismi: l'umidità, le correnti d'aria, gli sbalzi di temperatura provocano alterazioni di ogni genere, gotte senili, artriti deformanti, specie nelle giunture delle tavole dipinte. Altro genere diffuso di malanni sono le malattie della pelle: bolle, squame, eczemi, screpolature, piccole e grandi ulcerazioni, affliggono i dipinti alla superficie e li rendono talvolta irriconoscibili. Tale altra volta una specie di tubercolosi assale specialmente gli affreschi: nell'interno dell'intonaco si formano cavernosità preoccupanti; il male lavora nell'interno e disgrega, dà rifugio a piccoli esseri, animali misteriosi che non si sa donde entrino, riduce presto la pittura in un lamentevole stato. Altra volta ancora sono i vermi, cioè i tarli che minano l'organismo dipinto annidandovisi e forando le gallerie e riducendo a pulviscolo lo scheletro, talchè un bel giorno tutto quanto precipita, si dissolve e muore. Alcune pitture muoiono di veleno per sostanze propinate senza cautela, altre si dissolvono in cancrena per la putrefazione delle colle con cui sono impastate, altre ancora soffocano asfissiate perchè qualche imprudenza ha tolto loro la traspirazione dell'aria, altre infine si consumano lentamente per una specie di bruciore continuo dovuto alla combustione degli oli in contatto con l'aria. Insolazioni e gotte, ulceri e foruncoli, intossicazioni e tumori, asfissie e paralisi, uccidono i dipinti come gli uomini, li riducono scheletri spolpati o mummie annerite, senza neppure la speranza di una seconda vita.

⁂

Se esistessero oggi tutte le pitture murali che si son dipinte da che mondo è mondo la

ESEMPIO DI PARTE DI UN AFFRESCO DISTACCATO E RIPORTATO SU TELAIO (PARTE SINISTRA). LA PITTURA HA CAMBIATO DI TONO PER L'AZIONE DEI LIQUIDI FISSATIVI. (PISA - CAMPO SANTO).

superficie della terra ne sarebbe coperta. È incredibile infatti il numero degli affreschi che sono andati perduti.

Se si pensa che nel Cinquecento tutte le facciate delle case sul Canal Grande erano coperte di affreschi, dal fondaco dei Tedeschi, dipinto da Giorgione e da Tiziano, alle più umili case, si avrà un'idea di quel che l'aria umida e salsa ha distrutto per sempre. E se si pensa anche alla più gran parte delle facciate di Roma coperte di graffiti e d'affreschi, se si rievoca il ricordo di tutte le chiese in cui, in epoche di pestilenza, s'è data la calce sulle pareti dipinte, di tutto ciò che s'è distrutto per riedificare, si vedrà quale immenso patrimonio d'arte non è giunto fino a noi.

La pittura sul muro è infatti la più facile a deperire: la coesione della calce si indebolisce per la sola umidità, la composizione stessa delle malte e degli intonachi, se non è perfettamente dosata, si screpola, e, quando l'arriccio non aderisce fortemente all'intonaco, la pittura cade. Il professor Oreste Silvestri, ingegnoso, appassionato, espertissimo restauratore di dipinti, mi narrò che, chiamato a Valduggia per esaminare gli affreschi di Gaudenzio Ferrari, trovò le pitture crivellate di piccoli buchi nerastri, talchè l'intonaco dipinto si sbriciolava e cadeva. Impensierito da quella strana malattia, non riuscì da principio a capire quale ne fosse la

PRIMO STADIO DELLA MALATTIA IN UN AFFRESCO DI BENOZZO NEL CAMPO SANTO DI PISA: LA SUPERFICIE COLORATA SI DISGREGA E SFIORISCE.

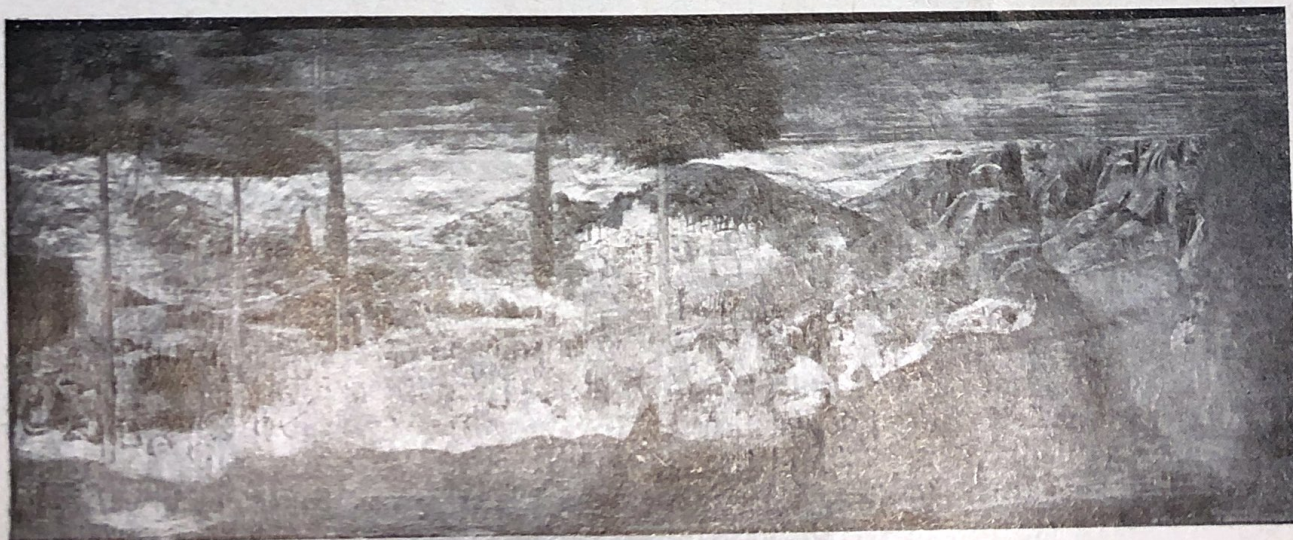
IL PASSAGGIO DEL MAR ROSSO. PITTURA DI BENOZZO, INCISA DAL LASINIO, COM'ERÀ NEL 1812.

causa; studiò, indagò, analizzò e finalmente riuscì ad individuare la provenienza del male.

Siccome le sabbie dei fiumi della Valsesia sono ricche di granelli di piriti di ferro, era accaduto questo: che i granelli ferrosi col tempo e con l'umidità s'erano ossidati e gonfiati in modo che ogni granello aveva espulso una briciola d'intonaco e la pittura era divenuta un crivello di buchi.

Quali sono i rimedi a tanti mali? Non si possono precisare se non i principali, raccomandando alla prudenza del restauratore la analisi del caso per caso e la conseguente scelta dei ripari da adottare.

***

Uno dei metodi più comuni è il cosiddetto *strappo*. Si pongono veli incollati successivamente sulla superficie della pittura e, quando lo strato dei veli appaia abbastanza consistente si tirano forte i veli, a cominciare da un lembo, in modo che la superficie dell'intonaco sia strappata dal muro. Metodo pericolosissimo che richiede la più straordinaria perizia. Ho visto nel museo Jacquemart-André a Parigi gli affreschi del Tiepolo strappati dalla villa dei Leoni a Mira, presso Venezia: quelli affreschi sono oggi soltanto una larva degli originali, poichè lo

ESEMPIO DI RAPIDA MORTE DEGLI AFFRESCHI. IL PASSAGGIO DEL MAR ROSSO COM'È RIDOTTO OGGI.

ESEMPI DI UN AFFRESCO RIDIPINTO: ZACCARIA RONDINOSI RIDIPINSE LE TESTE DEGLI ANGELI, UNA DELLE QUALI È GIÀ CADUTA.

le pitture di piccole dimensioni.

Altro metodo ancora è quello di distruggere il muro dietro l'affresco. Una gran parte delle case di Pompei fu distrutta nel secolo scorso per la voga che un tal metodo aveva preso. L'affresco dipinto si copriva di veli incollati per evitarne la caduta e poi si distruggeva, pietra per pietra il muro su cui stava aderente. Poi si riportava l'intonaco sopra un telaio metallico e vi si fissava col gesso o col cemento. Ma anche in questo caso quanti danni!

Dio guardi se la prudenza non assiste! A Piacenza nella Chiesa di S. Maria di Campagna gli affreschi del Pordenone, tolti dal muro, furono riportati su una lastra di ferro e saldati a questa lastra mediante calce

strappo fu mal fatto e la più gran parte della pittura rimase sul muro.

Invece, per quanto una gran traccia dell'affresco rimanesse sul muro, può dirsi che riuscisse bene lo strappo della celebre S. Caterina della Pinacoteca di Brera, dipinta dal Luini. La pittura fu completamente avulsa ma il colore era penetrato nell'intonaco così addentro che sul muro rimase una scialba impronta della pittura strappata.

Un altro metodo di asportazione degli affreschi è quello primitivo di segare e trasportare l'intero blocco di muro su cui fu fatta la pittura. Ciò evita i pericoli derivanti dallo strappo ed elimina la necessità di trasferire la pittura sopra una tela, come nel caso dello strappo; ma, evidentemente, un metodo così radicale non si può usare se non per

di Bobbio. Ma questa calce è idraulica e in breve tempo alterò tutto il colore, si mangiò la pittura che dall'opera di salvazione fu irrimediabilmente perduta.

Molte volte è più prudente lasciare l'affresco sul muro e prendere provvedimenti atti a consolidare il colore o l'intonaco. Purtroppo anche in simili casi i pericoli non mancano ed i restauratori inesperti possono facilmente rovinare le pitture. Così accadde nel Campo Santo di Pisa, dove, sopra uno degli affreschi del Benozzo si volle dare una specie di vernice a colla. Che accadde? Che dopo poco le variazioni di temperatura fecero screpolare la colla e ogni frammento di superficie si incurvò col calore formando uno scodellino di colla risecchita e cadente, capace di trascinare con sè il colore. L'affresco

QUEL CHE RIMANE DI UNA PARETE DEL CAMPO SANTO DI PISA ESPOSTA AI VENTI MARINI.

fu così in gran parte perduto, anche per il fatto che molti degli affreschi dal Quattrocento in poi non sono più vere pitture a *buon fresco* ma sono stati dallo stesso pittore ritoccati a tempera, specialmente negli azzurri, nei cinabri, nei verdi. E questi ritocchi a tempera sono facilissimi a distaccarsi, sia durante lo strappo, sia nel consolidamento con liquidi fissativi.

⁂

Talora basta rimuovere la causa del male perchè il male s'arresti. Molte volte non si giunge in tempo e si salva soltanto quel che si può, come nel caso del Cenacolo vinciano di S. Maria delle Grazie. Anche in quel caso, discusso per secoli, non s'era riconosciuto, come il Cavenaghi e il Silvestri riconobbero, che la causa principale del deperimento consisteva in una differenza grande di temperatura fra le due facce del muro su cui il Cenacolo meraviglioso era dipinto. Ristabilita una temperatura uguale sulle due superfici, consolidato il colore cadente, il male s'è arrestato e solo rimane il rammarico d'esser giunti troppo tardi per evitare di più.

Altrettanto avveniva a Bressanone, nel chiostro del Duomo. Gli affreschi di quel chiostro sono dipinti sopra un muro esposto dall'esterno alla tormenta e dall'interno al calore di due grandi caldaie di lavanderia. Che cosa è accaduto? Le pitture erano conservatissime e solidissime fino all'impianto della lavanderia, vent'anni or sono. In questi anni è bastata la differenza di temperatura perchè l'intonaco si sia completamente sfarinato e le pitture si sieno perdute.

Il muro vuol respirare come una persona; se è umido vuole espellere da sè l'umidità. È accaduto più volte che per proteggere affreschi murali si sia posto uno strato di cemento sulla faccia del muro esposta all'esterno. Allora l'umidità che era nel muro si è tutta precipitata verso l'intonaco dipinto e la pittura è deperita più rapidamente che mai.

C'è bisogno ancora di insistere sulla necessità di una straordinaria prudenza? C'è bisogno, di insegnare ancora che ogni provvedimento deve essere applicato caso per caso?

⁂

Nell'eventualità che ce ne fosse ancora bisogno, insistiamo!

E parliamo ora più specialmente delle pitture su tavole. Sulle quali tavole è distesa, prima della pittura, un'imprimitura di colla e gesso. Quali sieno le prudenze da osservarsi nell'imprimire una tavola ognuno può leggere negli antichi trattati di pittura e specialmente nel *Libro dell'arte* di Cennino Cennini, indiretto discepolo di Giotto. Se quelle prudenze non sono osservate accadono i primi guai: o si screpola e si distac-

ESEMPIO DI UN AFFRESCO LA CUI PARTE INFERIORE È CADUTA. È COMPARSO L'«ARRICCIO» SOTTO L'INTONACO E SUL-L'«ARRICCIO» IL DISEGNO A SANGUIGNA PREPARATO DAL PITTORE PER DIPINGERVI UN PEZZO D'INTONACO AL GIORNO.

ca l'imprimitura, o si squama e si frantuma il colore che vi si distende sopra.

Ma altre malattie provengono dalla varietà dei legni, non tutti adatti ad essere usati per tavole dipinte. Spaccature, curvature, sollevamento del colore sono i resultati di un legno scelto male. La prolungata esposizione al sole, la vicinanza d'una stufa o di un calorifero, una finestra lasciata aperta anche per poche ore in giorni umidi e freddi nelle stanze ordinariamente riscaldate, possono compromettere irrimediabilmente la esistenza d'una tavola dipinta.

« Una mattina il Bertini — raccontava il povero Cavenaghi — allora impareggiabile direttore della Pinacoteca di Brera, entrò costernato nel mio studio narrandomi come tutte le tavole di una parete della sala allora detta « Tribuna di Raffaello » si fossero spaccate e contorte fino a strappare i chiodi d'attacco alle cornici. Sul posto abbiamo constatato come l'inavvertenza di un custode, il quale aveva tralasciato di chiudere uno sfiatatoio aperto su quella parete, fosse bastata in una sola notte a produrre il disastro ».

Molte volte, per evitare i danni frequenti delle pitture su tavola (specialmente nel nord d'Europa dove le pitture italiane sembrano screpolarsi di nostalgia per la differenza del clima) si provvede al trasporto della pittura su tela. E questa è un'altra operazione pericolosa che abbisogna delle più grandi cautele, poichè, assicurata sopra un piano la superficie dipinta, si tratta di distruggere il legno dall'opposta parte e di ridurre il colore e l'imprimitura a così sottile spessore da poterli fissare sul nuovo supporto di tela.

Talvolta basta piallare e comprimere una tavola contorta o spaccata perchè ritorni piana e le parti aderiscano di nuovo. Ma quanta cautela anche in questo caso! Quali ingegnosi incroci di telai sono necessari per impedire che le contorsioni e le spaccature

si ripetano! Bisogna sopra tutto provvedere affinchè i piccoli ed inevitabili movimenti del legno, nel passaggio dall'estate all'inverno o viceversa, sieno consentiti dal telaio di sicurezza. Guai se la cornice o il telaio impediscono questi movimenti! La tavola si contorce di nuovo e lungo le spaccature che ne risultano, le squame del colore saltano e cadono.

***

Infine bisogna combattere il nemico sordo ed implacabile delle opere d'arte su legno: il tarlo. Qualche tempo fa uno studioso di Gorizia, il prof. Giovanni Bolle, tenne a Roma una conferenza illustrata per riassumere i suoi studi sulle molteplici varietà di insetti che rodono il legno. Quella conferenza fu impressionante per la quantità degli esempi citati di distruzioni operate dai tarli e per la quasi impotenza dell'uomo a distruggerli quando si tratti di tavole dipinte, poichè i preparati chimici di sicuro effetto distruttivo del tarlo sono quasi sempre capaci di alterare l'oro ed i colori.

ROMA. - GALLERIA BORGHESE: RITRATTO DI IGNOTO (ATTRIBUITO AL PERUGINO OD A RAFFAELLO) DOPO IL RESTAURO.

Avviene qualche volta che una tavola si presenti in apparenza perfettamente conservata poichè il tarlo non ama forare lo stucco dell'imprimitura, sgradevole al suo rudimentale palato. E pure tutta la tavola sottostante è frantumata da infinite gallerie, talchè basta la sola pressione di un dito sul dipinto perchè la crosta ceda e si formi una piccola caverna piena di polvere gialla del legno corroso. E allora si deve ricorrere, se il trasporto su tela non sia possibile, alle iniezioni consolidanti e disinfettanti, a tutto un paziente lavoro di ricostruzione del supporto distrutto.

Tali iniezioni si debbono fare anche talvolta attraverso la stessa superficie dipinta, forandola con aghi sottili, iniettando liquidi fissativi fra il colore rigonfiato e il supporto; poi occorre spianare con ogni cautela la superficie incurvata per farle riprendere la primitiva posizione e consistenza.

Insomma non si ripeterà mai abbastanza che infinite sono le cause del male e che ogni rimedio deve essere preceduto dalla analisi minuta, insistente, pedantesca di quelle cause originarie.

***

Quanto alle pitture ad olio, due sono i componenti primi del deperimento: l'olio e la vernice. Il primo subisce una lenta ma continua combustione al contatto dell'aria, col conseguente annerimento del dipinto, con la perdita di trasparenza della superficie dipinta. Quando vi si aggiungono i bitumi, in uso dal Seicento in poi, l'alterazione del dipinto è ancora più sicura. Si può dire che la più gran parte delle pitture ad olio giunte fino a noi, ci arrivarono dopo alterazioni tali che, se i loro autori rivivessero e le rivedessero, appena le riconoscerebbero.

Nè occorre che sia passato molto tempo perchè l'alterazione risulti evidentissima. Dai primi dell'Ottocento in poi venne in largo uso il bitume di Giudea, capace di dare toni profondi e caldi alle ombre ed ai fondi delle pitture; ma questo bitume subisce col tempo fortissime alterazioni, talchè oggi molti quadri che non hanno neppure un secolo di vita sono tutti reticolati di infinite screpolature, dovute al restringersi del bitume sulla faccia del dipinto.

Non parlo di proposito delle alterazioni dovute alla composizione dei colori, poichè troppo lungo sarebbe il discorso. Basti dire che, in questo secolo dei surrogati, moltissimi colori preparati dalle fabbriche nei comodi tubetti, cari alla pigrizia dei pittori, sono composti con le aniline, la cui instabilità, durante l'esposizione alla luce, è ben nota a chiunque adoperi una carta od una stoffa, colorate coi ritrovati della chimica moderna.

LO STESSO QUADRO DELLA FIGURA ALLA PAG. 263 PRIMA DEL RESTAURO.

Parlo piuttosto delle vernici e della diffidenza che occorre avere per queste brillanti miscele di resine e di solventi. C'è stato un periodo, e precisamente quasi tutto il Settecento, durante il quale era presa a tutti la mania di verniciare. Perfino le serve verniciavano, purchè tutto, quadri e mobili, legni e metalli, carte e tele, avessero aspetto lucido e brillante. Ma la vernice è malfida: o ingiallisce col tempo, o si screpola e distacca il colore sottostante, o si ossida e diviene grigia ed opaca. Come rimediare? I semplicisti prendono la spugna o il batuffolo d'ovatta, li intridono di spirito o d'acqua ragia e lavano senza misericordia l'oggetto verniciato. La vernice vien via, ma spessissimo porta con sè il colore su cui era distesa. Un'infinità di quadri sono stati rovinati da questi pasticcioni semplicisti.

Sia detto di passaggio che esiste, nella comune superstizione, un metodo infallibile per rendere brillante e pulito qualsiasi dipinto: e questo metodo consiste nel prendere una cipolla od una patata, tagliarla per metà e strofinarla spietatamente sul quadro. È il sistema adoperato da una infinità di gente ignorante e presuntuosa col resultato sicuro della rapida rovina del dipinto poichè gli acidi contenuti nei bulbi o nei tuberi e le sostanze alterabili che li compongono, mescolati al sudiciume accumulato dal tempo sul dipinto, formano una pasta opaca e corrosiva che, passato il primo labile effetto, offusca senza pietà il dipinto, lo rende per sempre invisibile e irreparabile. Le patate e le cipolle rimangano in cucina e le mani sacrileghe sui dipinti sieno adoperate molto più utilmente per rimestare quei vegetali nelle teglie e nelle casseruole!

Però, anche i metodi scientifici di schiarimento delle vernici sono alquanto pericolosi. Il chimico russo Pettenkofer inventò una

speciale cassetta, che da lui prese il nome, in cui i dipinti erano esposti ai vapori di spirito per rendere alle vernici la trasparenza e la lucentezza. Ma bastava che l'esposizione si prolungasse oltre il necessario, anche di pochi minuti, perchè il dipinto, dissolvendosi, fosse irrimediabilmente rovinato. E quanti delitti ha facilitato un tale metodo usato senza prudenza!

LA MALATTIA IN UNO STADIO AVANZATO: LE SQUAMETTE DI COLORE CADONO DA UN AFFRESCO DI BENOZZO NEL CAMPO SANTO DI PISA.

Perchè il rimuovere da un quadro la vernice è operazione delicatissima. Spesso i pittori usarono di verniciare i loro quadri e di correggerli o intonarli o semplicemente velarli e ritoccarli in alcune parti, dopo la verniciatura. Rimovendo la vernice, questa parte preziosa dell'opera del pittore può sparire e il quadro apparire incompiuto e stonato, come una persona spellata. Occorre l'occhio più fine e più esperto, la mano più cauta e leggera per raggiungere il risultato di fermarsi a tempo. Quanti quadri hanno guadagnato in preziosità con gli anni poichè la vernice ingiallita ha soffuso sul dipinto una luce dorata! Tolta la vernice, quella luce scompare, i colori si rivelano crudi, squillanti, talvolta stridenti.

INTELAIATURA A GRATICOLA PER RINFORZO DI TAVOLA.

***

Fermarsi a tempo! Ecco la massima da raccomandare ad ogni restauratore. Ma come è difficile fermarsi a tempo! Com'è arduo il fare attenzione a quei sottili passaggi di tono che costituiscono in molti casi il principale fascino di una pittura mediocre, migliorata dagli anni! Vi sono persone che, da giovani, hanno una faccia insignificante e regolare di monotonia; con l'andare degli anni e con l'accumularsi delle pene i tratti di quella faccia si incavano, le rughe pongono in evidenza la maturazione interiore, la canizie affina ed incornicia quell'accentuazione espressiva; la faccia insignificante si differenzia dalle simili ed assume carattere, emana un fascino che prima non aveva. Alle pitture accade spesso la medesima trasformazione. E se l'imprudente restauratore non sente quel sopraggiunto fascino e lava per lavare, pulisce per pulire, disperde in un'ora l'opera incosciente ma benefica dei secoli provvidenziali.

***

Rimarrebbe ora da parlare dei metodi usati per rinforzare o cambiare le tele dei quadri mediante rifoderature applicate con colle e con resine o mediante trasporti di colore.

Rimarrebbe da dire come si distruggano le ridipinture e quale sia il pazientissimo lavoro di chi, sotto un quadro completamente ridipinto, arriva a scoprirne un altro af-

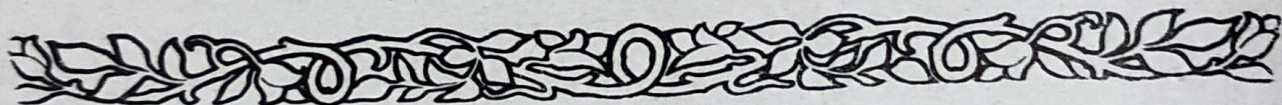
INTARSIO E ARMATURA DI UNA TAVOLA.

fatto diverso. Come infine si provveda su ogni genere di dipinti a reintegrare le parti perdute, a ristuccare e ridipingere, a dar nuova luce a quei dipinti che soffersero le ingiurie degli uomini e del tempo.

Ma quest'articolo — l'ho già detto — non ha lo scopo di riassumere un trattato di restauro ad uso e consumo degli inesperti e dei semplicisti. Quest'articolo ha principalmente una funzione di spauracchio, affinchè si cessi una buona volta in Italia l'incosciente distruzione delle opere d'arte, sia pure con l'intento nobilissimo di salvarle.

La bellezza e nobiltà d'Italia non è soltanto fatta dalla luce della sua terra, dei suoi mari e del suo cielo: è fatta anche dalle infinite opere del talento artistico, della sensibilità e sofferenza e giocondità dei nostri antenati, vissuti e nutriti su questa terra, presso a questi mari, sotto questo cielo. Alterare una tale bellezza, anche in una piccola opera, è scavare una ruga, anche minima, nel volto bello della Patria, è delitto contro la madre, è diminuzione della ricchezza comune.

Spero quindi che la funzione di spauracchio attribuita con premeditazione a quest'articolo sia compresa. E se chiunque, dopo averlo letto, si troverà dinanzi a una pittura su muro, su tavola, su metallo, su tela, su avorio, su carta e non tremerà al solo pensiero di mettervi sopra le mani per restaurarla sarà per sempre negato alla comprensione della bellezza e al rispetto di coloro che nell'arte sentono una confortatrice perenne.

ROBERTO PAPINI.

PRESSO A POCO OGGI COME IERI

Un curioso volume, che abbiamo scovato nella nota collezione del dott. A Bertarelli, dal titolo: «*The European Indicator or Road — Book for travellers on the Continent* — Florence, 1841» contiene alcune considerazioni sullo sviluppo delle industrie turistiche in Italia a quell'epoca, che non ci pare privo di interesse riesumare.

« Roma e Napoli » erano nell'inverno dal 1838 al 1839 — secondo quanto dice la Guida — visitate da un così grande numero di viaggiatori, e particolarmente da inglesi, che era quasi impossibile trovare alloggio, e non era raro vedere brillanti equipaggi pieni di viaggiatori stranieri passeggiare per ore intere, in quelle città, in cerca di un ricovero. Ed a conferma di tale asserzione cita il seguente episodio: « Incontrai a Napoli un sabato sera una famiglia che si trovava in cerca d'alloggio da tre ore. Essi credevano di avere fatto il giro di tutta la città e non avevano trovato posto in nessuna parte. Diedi loro il recapito di un albergo che essi non conoscevano, e dove io sapevo che esistevano appartamenti ancora vuoti; più tardi essi mi ringraziarono d'aver loro raccomandato quell'albergo che si distingueva per la prontezza del servizio e per il conforto. Avendo domandato al proprietario dell'albergo perchè il postiglione avesse detto alla famiglia, che egli si era presentato invano a tutti gli alberghi della città, mi fu risposto che i postiglioni erano abituati a fare così perchè egli aveva rifiutato di dare loro l'enorme mancia che alcuni proprietari d'albergo usavano dare loro, quando vi conducevano delle famiglie; egli aggiunse che parecchi di essi erano arrivati fino a dire alle famiglie, che avrebbero desiderato scendere al suo albergo, che la casa era chiusa. Questi ed altri strattagemmi sono messi in opera dai postiglioni e da altre persone interessate; ecco perchè noi consigliamo ai viaggiatori di insistere per essere condotti alla casa che hanno scelto essi stessi ».

LA ROCCA DI SPOLETO

SPOLETO. · ROCCA DELL'ALBORNOZ.
POZZO NELLA CORTE D'ONORE.

La lontananza dei papi «Caorsini e Guaschi» dalla sede di Roma per raccogliersi nella cattività di Avignone aveva preparato, negli inizi del secolo XIV, tristissimi tempi. Per la mancanza di questo potere moderatore erano divampate violentissime le irrequietezze di parte in tutta Italia. E pure nel ducato spoletano, ferocemente. Aspri furono i tentativi di quei papi per rimediarvi: atroci le repressioni, ma non apportatrici di pace.

Solo parve risultarne per qualche tempo vittoriosa la sagace ed operosa prudenza del cardinal legato Egidio Alvarez d'Albornoz, mandato, in sulla metà di quel secolo, a provvedervi.

E Spoleto — che fremeva allora impaziente per la recente e del tutto insolita sua soggezione ai perugini — l'accolse con molte feste e grandi speranze.

Nè queste furono vane, chè l'Albornoz, pacificati gli animi, dichiarò Spoleto sciolta da quel vassallaggio; ed a sanzione di ciò fece abbattere il cassero che i Perugini vi avevano costruito entro la cinta urbana, quasi a mezzo della falda per cui la città digrada verso la sua magnifica valle.

Ma contemporaneamente, a far sicuro il recupero di questa preziosa gemma dello scettro pontificio, volle che sul sommo di Spoleto sorgesse, per la Chiesa, un poderoso castello — la Rocca — che con la sua mole imponente e la saldezza dei suoi mastii e delle torri è uno dei più grandiosi e notevoli monumenti militari di quei tempi. Ne curò la costruzione — che si protrasse dal 1355 al 1367 — l'architetto eugubino Matteo di Giovannello di Matteo, meglio noto col nome di Gattapone.

Doveva giovare la Rocca, alla difesa di Spoleto; ma nel riposto pensiero del sagace uomo politico che fece sorgere quest' edificio v'era per certo anche il proposito che esso servisse a dominare la città e così tenere con mano sicura quest'importante centro dello Stato pontificio legato alla Chiesa. Perchè rispondesse meglio a questo scopo volle che esso fosse anche predisposto a dimora dei castellani e reggitori del Ducato di Spoleto. Avrebbero protetto e governato, ma pur comandato da una reggia inviolabile.

Di fatto venne costruita in modo da servire a due usi distinti. La parte che, verso mezzogiorno, domina più da presso era destinata alle genti d'arme che costituivano il presidio. La parte verso nord era riservata alla residenza dei castellani. E questa fu, con successive cure, sempre più abbellita, così che non risultò dimora, nè indegna nè sgradita, di Pontefici. Niccolò V la predilesse: e a lui ed al suo nepote Cesare de Conti o al fratello suo Filippo Calindri, che, inviati dal pontefice a governare il Ducato ebbero la loro residenza, con la famiglia dello stesso pontefice, in questa Rocca, si deve la sistemazione della magnifica corte di onore che si apre nel centro della parte settentrionale dell'edificio.

È, questa corte, adorna di un duplice ordine di portici grandiosi, fortunatamente ri-

LA ROCCA DI SPOLETO ED IL PONTE DELLE TORRI.

masti integri, per quanto ingombranti, in parte, da superfetazioni e, ben inteso, « pittati ».

In mezzo all'ampio cortile sussiste tuttora, bello e caratteristico, un puteale esagono a stalli corniciati, adorno degli stemmi della Chiesa. Gli sovrasta un grandioso architrave fregiato di quattro targhe, tra cui quella dell'Albornoz, sorretto da eleganti pilastri.

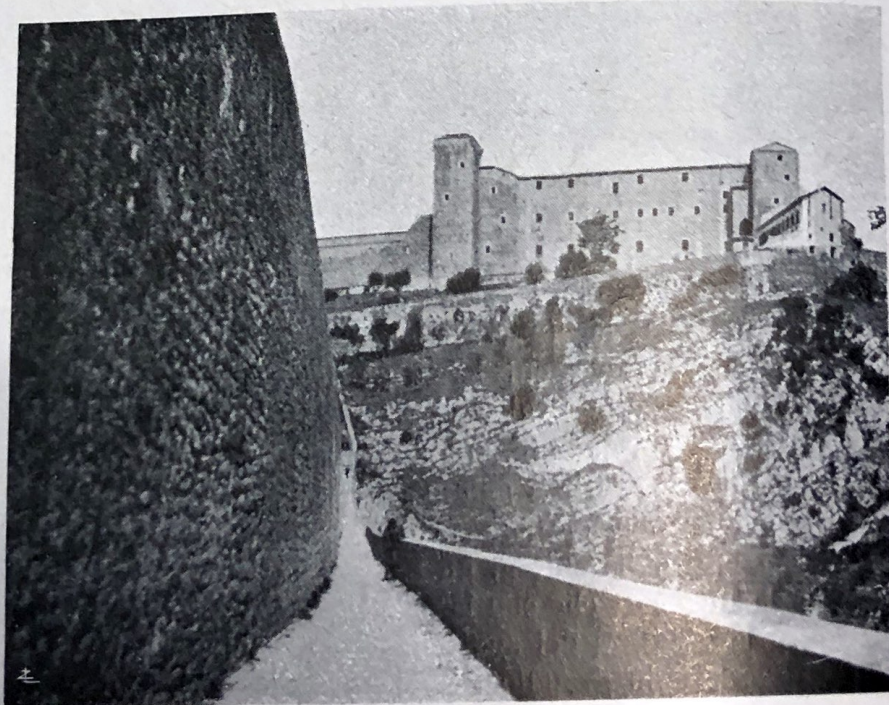
Ampie le sale, che pur nel loro attuale squallore dànno sicuro indizio della primitiva magnificenza. Bellamente adorne e sguanciate sono alcune delle finestre ogivali di questa parte dell'edificio, che si aprono in vista della meravigliosa valle spoletana.

Un cammino di ronda sovrastava, col suo profilo merlato, a questa sede veramente regale.

Nel loggiato superiore della corte d'onore una gloria di colori esaltava, in una ricca serie di decorazioni, il ricordo dei Pontefici alle cui casate appartenevano i governatori di questa Rocca. Taluni di questi affreschi ora sono scomparsi: e pur ne sono stati tratti, per raccoglierli nella Pinacoteca, due veramente magnifici — entrambi di Giovanni di Pietro detto lo Spagna.

Uno di essi — che venne poi ricomposto nella sala municipale adattandolo ad onorare la memoria di Leone XII — è grandioso ed in talune sue parti di una squisitezza magnifica: due angeli sono tali da sembrare deliziosa creazione di Raffaello.

L'altro, che adornava il ripiano dello scalone, è veramente un miracolo di grazia e di serenità e pare aduni in sè, in una deliziosa espressione, tutta la luminosa dolcezza dell'arte mistica umbra della Rinascenza. Rappresenta la Vergine assisa in trono col Bambino, graziosamente accennante, ritto sulle ginocchia di lei, ed intorno quattro santi. E, più che illuminarla, la trasumana una luce quasi irreale.

E intanto ogni maggior cura veniva posta per consolidare ed aumentare l'efficienza bellica di questo edificio militare. Nella metà del secolo XV veniva qui — chiamatovi da Niccolò V o dal fratello suo Filippo Calindri o dal nepote Conti, entrambi successivamente

SPOLETO. - SUL PONTE DELLE TORRI.

castellani e governatori di Spoleto — il Rossellino (Bernardo, il fratello maggiore di Antonio) «architetto e scultore», che — così attesta il Vasari — «a Spoleto accrebbe e fortificò la fortezza facendovi dentro abitazioni tanto belle e tanto comode e bene intese che non si poteva veder meglio».

La si volle anche fornita di una fonderia di cannoni, che di fatti vi venne impiantata nel 1512. Ed in proposito merita di esser ricordato che le artiglierie con cui venne allora guarnita la fortezza, di cui l'austero Paolo III fè regalo sì molesto ai Perugini, furono fornite in gran parte dalla Rocca di Spoleto.

E a dimostrare quanto valore si attribuisse allora al possesso ed al governo di questo presidio sta il fatto che per circa tre secoli, ininterrottamente, tutti i castellani — tutti — furono scelti fra i più stretti ed autorevoli parenti dei pontefici.

SPOLETO. - ROCCA DELL'ALBORNOZ. CORTILE DELLE ARMI E TORRE SPIRITATA.

Gli stemmi che molti di essi vi hanno lasciato ricordano ancora, con un'interessantissima iconografia lapidaria, le famiglie più note ed influenti nella storia d'Italia: Conti, Cibo, Calindri, Piccolomini, della Rovere, Borgia, ecc.

Solo col pontificato di Paolo V (primo decennio del 1600) questa tradizione fu interrotta. La cresciuta efficacia delle artiglierie e la nuova arte di guerra avevano menomata l'importanza strategica della Rocca — e pur si era affermato più manifesto il potere accentratore del governo di Roma.

Anche dei Borgia campeggia, come dicemmo, l'emblema araldico taurino su queste mura — e con ragione, poichè la storia di questa Rocca è per molti notevoli rapporti connessa a quella della casata di Alessandro VI.

Infatti risulta che nell'ultimo decennio del sec. XVI ne resse il governo e vi risiedè il vescovo di Melfi e poi cardinale di S. M. in via Lata Giovanni Borgia — nepote questo veramente e non, come l'altro omonimo, figlio di quel papa. — E vi si trovò nel calamitoso periodo della calata di Carlo VIII.

Sappiamo anche che il Valentino, quando — violando i patti di restar mallevadore di persona della fede data dal papa al re di Francia — giunto a Velletri, fuggì travestito dal campo francese, corse a rifugiarsi fra le salde mura di questa Rocca. E vi giungeva improvviso l'ultimo di gennaio 1495.

Ma a un'altra più interessante figura borgiana è connessa la storia di questo luogo.

Nella chiara luminosità di una giornata di agosto risaliva per la città verso l'arce severa una cavalcata sfarzosamente lussuosa e numerosa. Scortata di ricchissimo seguito, accolta dal popolo plaudente e da magnifica pompa di onoranze, giungeva qui — il 14 agosto 1499 — Lucrezia Borgia, inviatavi da papa Alessandro come castellana e governatrice del Ducato di Spoleto.

Giungeva qui alla sua nuova sede,

adagiata al dosso
di una alta sella di fino lavoro

(fot. Anderson - Roma)

SPOLETO. - ROCCA DELL'ALBORNOZ. SECONDA PORTA.

e sopra le fulgea, dal sol percosso,
un baldacchino di damasco e d'oro...
E porge il breve, e i nobili Priori
le fan l'omaggio delle chiavi. Ondeggia
un tripudio di musiche e di fiori
ed un gioioso scampanio festeggia
l'avvenimento. E in alto, ove agli amori
s'apre la Rocca, omai come una reggia
dall'arce, che ombran secoli di noia
tuona l'artiglieria salve di gioia.

Ora — triste vicenda delle cose umane! — questo magnifico monumento è adibito a casa di pena. A così triste ufficio lo destinava il governo pontificio pochi decenni prima del suo tramonto: a così triste ufficio ha seguitato e seguita ad adibirlo — inopportunamente, vergognosamente — ora lo Stato. E vane sono riuscite le insistenti pratiche per procurarne la redenzione.

Nelle grandiose sale, già risuonanti di canti o di fremiti di armi, è silenzio; e grigie si allineano le cuccette dei reclusi. E pure è silenzio nella solitaria cappella ove chi sa che tra le preghiere allora non sorgesse forse dalla torbida anima di Lucrezia una qualche vaga aspirazione redentrice — come fiore che ai tepori della primavera emerge dal torbo della morta gora e brevemente sorride, per reclinarsi e scomparire nelle acque limacciose.

Tutto intorno è silenzio: il più squallido dei silenzi — il silenzio delle cose vive.

Lo interrompono solo i colpi secchi e concitati di chiavistelli e porte ferrate e, nella notte, l'appello lugubre delle scolte.

CARLO BANDINI.

PANORAMA DI ROVIGNO DALLA PARTE DI VAL DI BORA. *(fot. dr. Citterio)*

ROVIGNO, L'ISTITUTO DI BIOLOGIA MARINA E LA PESCA

Rovigno! È familiare al navigante il profilo della città vecchia, colle sue casupole assiepate in dolce pendio attorno all'alto campanile veneto di Sant'Eufemia, fra le due insenature di Santa Caterina e di Val di Bora. Ma la grande maggioranza degli Italiani ignora la cittadina istriana o tutt'al più l'ha sentita nominare.

La colpa è un poco degli Italiani, un poco della posizione geografica di Rovigno. Troppo lontana da Trieste per diventare richiamo agli escursionisti di una giornata, vien lasciata in disparte da chi, avendo maggiore larghezza di tempo, si sente attratto da centri più importanti come Pola o Fiume. Certo Rovigno non vanta la maestà medioevale delle mura merlate come Pirano o il fastigio dell'arte bizantina e veneto-ogivale come Parenzo. Ma per bellezze di natura uguaglia e supera le altre città sorelle. La spianata di Santa Eufemia; il parco Hütterot, che riveste di un fitto manto di vegetazione la penisola di Montauro dalle storiche cave di pietra, e il viale che serpeggiando fra la scogliera e i boschi

ISTITUTO DI BIOLOGIA MARINA PER L'ADRIATICO DEL R. COMITATO TALASSOGRAFICO. *(fot. dr. Citterio)*

OSPIZIO MARINO DI S. PELAGIO PRESSO ROVIGNO. (fot. dr. Citterio)

di pini lo congiunge a Rovigno, offrono punti di vista incantevoli. L'isolotto di Santa Caterina e gli altri scaglionati a mezzogiorno di Montauro fino all'isolotto di San Giovanni in Pelago (ove le acque celano i segreti di Cissa, la città scomparsa), in parte dirupati e rivestiti di macchia sempre verde, in parte convertiti dall'arte umana in amenissimi parchi, sono luoghi ideali per chi aspira alla pace, alla solitudine, all'aria pura.

Nella città i ricordi dell'internamento, sofferto da tutta la popolazione civile, e le altre ferite della guerra si vanno sanando. Anche le turbolenze inevitabili dei primi tempi han ceduto ad un comune desiderio di ricostruzione e di lavoro. L'inaugurazione del monumento della Vittoria (1) in piazza Vittorio Emanuele, ai 5 di marzo del 1922 è stata festa di entusiasmo e di fede.

C'è una classe dirigente, non certo numerosa, ma di fervidi sentimenti italiani (2), che si prepara a prender parte sempre più attiva alla vita del paese mandando molti dei suoi figli nelle università delle vecchie provincie.

(1) Un basamento artistico in bronzo, modellato dal Rubino, sostiene l'antenna portabandiera; bronzo ed antenna vennero donate ai Rovignesi dal Ministro della Marina.

(2) Il sottotenente Federico Riosa lasciò la vita in battaglia sull'Hermada come volontario dell'esercito italiano, nelle file del quale combatterono pure come ufficiali, A. Benedetti, L. Benussi, F. Devescovi, L. Caenazzo, G. Dolenz, R. Rocco, U. Rocco decorato al valore, P. Sponza, L. Tamburini; come soldati P. Malusà, G. Miculian e D. Pergolis, passati nell'esercito italiano quali prigionieri austriaci in Russia.

PESCA DI PLANCTON COL MOTOSCAFO « AURO ». (fot. dr. Citterio)

(fot. dr. Citterio)
BARCA A VELA CON MOTORE AUSILIARIO PEL TRASPORTO DELLA PESCAGIONE A TRIESTE ED A VENEZIA.

C'è una maggioranza di contadini e di pescatori, che può dirsi a buon diritto lavoratrice. Ogni sera sull'imbrunire, i contadini, trottando sui loro asinelli, ritornano a frotte dai campi faticosamente conquistati all'arida roccia carsica; all'alba i pescatori rientrano in porto dopo la notte vegliata in mare alla luce dei fanali ad acetilene, splendenti sull'orizzonte come lumi di una capitale lontana.

Rovigno offre istituzioni degne di essere conosciute. L'ospizio marino di San Pelagio, i cui padiglioni dotati di impianti medici e chirurgici di prim'ordine, biancheggiano nel fogliame di un gran parco, accoglie bambini ammalati e bisognosi di cure marine. Il sontuoso edifizio delle scuole, eretto a spese della città in posizione dominante, attesta che Rovigno, gelosa delle sue vecchie autonomie comunali, ha tenuto in alto concetto il problema dell'istruzione; una scuola di musica e un teatrino non potevano mancare in un paese dove tutti amano l'arte dei suoni e tanti la coltivano con passione. Una importante manifattura di tabacchi, dove trovano lavoro mille operai e una distilleria di alcool che ha da poco riaccese le sue caldaie dopo un lungo periodo di riposo, costituiscono il maggior nucleo industriale di Rovigno. Prima della guerra due fabbriche confezionavano in scatola sott'olio quasi tutto il prodotto della pesca locale delle sardelle. Oggi le difficili condizioni del mercato hanno grandemente ridotta la lavorazione; giova sperare che que-

(fot. dr. Citterio)
CESPUGLIO DI GINESTRA IN FIORE.

(fot. dr. Citterio)

LE SCUOLE DI ROVIGNO.

sta industria sia presto rimessa in grado di sostenere la concorrenza straniera.

Particolare non indifferente pel turista: a Rovigno funziona da qualche anno un buon albergo.

Ora bisognerebbe spiegare le ragioni per le quali generalmente s'ignora, anche dagli istriani, che vi sia un Istituto scientifico superiore in Istria e che questo abbia sede proprio a Rovigno... meglio passar oltre ed aumentare senz'altro il numero degli informati con un cenno brevissimo sulla natura e lo scopo dell'Istituto.

A Rovigno funzionava una stazione zoologica germanica per cura della Società tedesca pel progresso delle Scienze (Kaiser Wilhelm Gesellschaft fur Förderung der Wissenschaft). Dopo l'armistizio ne ha preso possesso il R. Comitato Talassografico Italiano, l'alto consesso che sotto la presidenza del Ministro della Marina svolge un vasto programma d'indagine scientifica del mare; lo ha modificato e riordinato trasportandovi anche il materiale scientifico (compresa una ricca biblioteca) di un istituto austriaco di Stato: la Stazione Zoologica di Trieste. Così è sorto l'« Istituto di biologia marina per l'Adriatico » destinato ad integrare l'Istituto Centrale di biologia marina (Messina) e quello pel Tirreno (Cagliari).

Il piccolo acquario e il Museo di fauna adriatica rappresentano finalità accessorie dell'Istituto, mentre le ricerche scientifiche e pratiche sugli organismi marini ne costituiscono il compito principale. I temi meritevoli di studio che riguardano la forma e la vita delle piante e degli animali marini, le loro relazioni reciproche e coll'ambiente fisico, sono innumerevoli, e gli ospiti italiani e stranieri che verranno a lavorare all'Istituto o da questo riceveranno a domicilio materiale di studio, troveranno argomento a svariati lavori. Senonchè esigenze di programma, di tempo e di mezzi costringono a limitare il campo dell'attività propria e continuativa dell'Istituto. Le indagini che si svolgono in questo periodo sono soprattutto dirette alla conoscenza degli organismi fluttuanti (plancton), nonchè delle variazioni che si producono nella quantità e nella qualità degli stessi col variare delle stagioni e delle condizioni idrografiche e meteorologiche dell'alto Adriatico. Ricerche queste di grande interesse perchè il plancton offre documenti suggestivi riguardo al bilancio della vita nei mari e perchè serve di nutrimento agli stadi giovanili dei pesci, i quali in gran maggioranza hanno uova e larve fluttuanti.

(fot. dr. Citterio)

BARCHE CON FANALE AD ACETILENE PER PESCA DELLE SARDELLE.

(fot. dr. Citterio)
GIARDINO DELL'ISTITUTO DI BIOLOGIA MARINA.

Il plancton nell'alto Adriatico è più abbondante che nel Tirreno soprattutto e vi si mostrano più rigogliosi, in primavera ed in autunno, i cosidetti « massimi annuali di fitoplancton ». Per chi non lo sapesse, il fitoplancton è la parte vegetale del plancton, costituita da alghe microscopiche, in gran maggioranza diatomee, che due volte all'anno si moltiplicano in quantità prodigiosa, favorite nel loro sviluppo da sostanze fertilizzanti che il Po e altri grandi corsi d'acqua trascinano al mare dalla terra ferma; di tali sostanze hanno bisogno le minuscole piante del mare, non meno che le piante maggiori delle campagne. Il plancton più copioso e la più ampia superficie di acque poco profonde, fanno dell'Adriatico un campo di pesca assai più ricco del Tirreno.

Ma anche taluni organismi del fondo sono oggetto di studio, sia per scoprire qualche cosa delle leggi che governano la loro vita e la loro distribuzione, sia per contribuire in qualche maniera allo sfruttamento pratico dei prodotti marini.

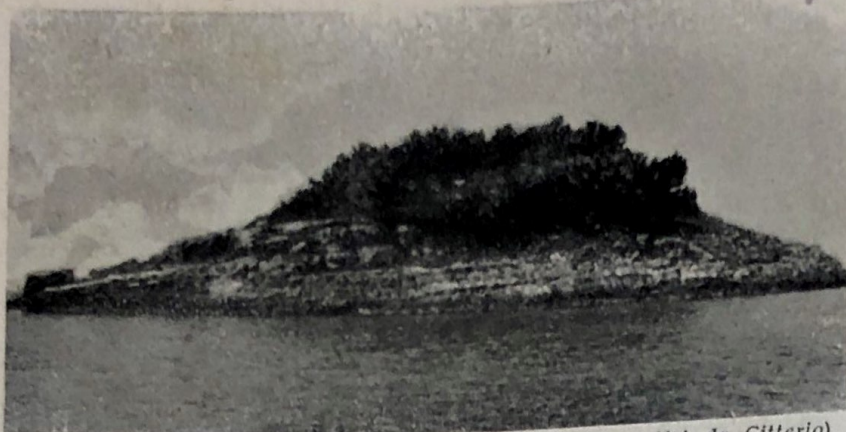
Troppo spesso il pubblico giudica gli studi e gli studiosi dai risultati pratici immediati. Ora quanto più intenso ed armonico è il progresso del sapere, tanto più l'ambiente è favorevole alle feconde applicazioni, ed ogni buona pietra recata all'edificio della scienza accresce, sia pure molto indirettamente, la probabilità che tali applicazioni abbiano a sorgere. Quindi la mancanza d'una direttiva di ordine economico in molte ricerche di biologia marina non significa tempo sprecato per le applicazioni dell'avvenire.

Spezzata una lancia in favore degli studiosi, bisogna però riconoscere come certe questioni richiedano pronto esame e previdenze immediate. Tali sono i problemi della pesca, molto importanti a Rovigno, dove oltre 500 persone campano pescando.

Una metà circa dei pescatori si è unita in Cooperativa per la cattura e lo smercio del pesce, che viene in gran parte spedito a Trieste.

Prima per importanza è la pesca delle sardelle, esercitata da una quarantina di barche e capace di fruttare annualmente oltre tremila quintali di questo pesce nelle buone annate. Durante i mesi caldi dell'anno le sardelle vengono adescate a circa un miglio e mezzo dalla costa con grandi fanali, ciascuno munito di 10-15 fiamme di acetilene. Abbacinati dalla luce intensa, i branchi di sardelle seguono la barca-fanale che si ritira pian piano verso terra. Giunto in prossimità immediata della terraferma o di un isolotto, il branco vien circondato dalla barca da pesca con un'ampia rete a strascico chiamata « tratta » e questa vien salpata dalla riva a forza di braccia.

CATTURA DI UN DELFINO. (fot. dr. Citterio)

La pesca d'alto mare con reti a

(fot. dr. Citterio)

ISOLOTTO DI BAGNOLE PRESSO ROVIGNO.

strascico, alla quale si dedicano in larga scala i Chioggiotti, viene esercitata a Rovigno da due sole barche a vela, munite di motore ausiliario. Ma le specie più pregiate che si prendono con questo mezzo (triglie, sogliole, ecc.); come altre, meno celebrate dai buongustai, che si raccolgono in maggior copia mercè i comuni attrezzi costieri (bobe, menole, ecc.), come i grossi dentici che spesso abboccano alle lenze a strascico, non possono competere, dal punto di vista industriale, colle sardelle.

Pesche di limitatissima importanza economica, ma caratteristiche per l'Adriatico, sono quelle che si fanno a Rovigno per catturare le «granzievole» (*Maja squinado*) i grossi granchi dalle lunghe e gracili gambe che emigrano a frotte verso la riva al tempo della riproduzione e i «mussoli» (*Arca Noe*) molluschi lamellibranchi, che strappati colla draga dal fondo detritico a cui tenacemente aderiscono, si consumano arrostiti.

Io spero che questi rapidi cenni valgano a destare in qualche mio lettore il desiderio di fare più ampia conoscenza con Rovigno e col suo bel mare. È doveroso seguire con interesse la rinascita di queste terre nostre. È bello, quando si può, cooperare al nobile intento, ciascuno colle proprie forze.

RAFFAELE ISSEL.

Un Ufficio di informazioni turistiche nella stazione di Porta Nuova a Torino

Per cura della « Pro Piemonte » è stato aperto nell'interno della Stazione di Porta Nuova, lato arrivi, un *Ufficio di informazioni turistiche* in colleganza coll'Ufficio Viaggi e Turismo dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche e della « Pro Piemonte » (Piazza Castello, angolo via Barbaroux) ed un *Ufficio Cambio* del Credito Piemontese. I viaggiatori in arrivo potranno ottenervi le informazioni turistiche che loro abbisognano, e cambiarvi ogni sorta di valuta, come pure consultare l'elenco degli alberghi della città, divisi per categorie, ed a richiesta il viaggiatore potrà venire provvisto di biglietto di presentazione all'albergo che più gli conviene, sicuro di avere ospitalità al prezzo stabilito dalle medie indicate. Vi si potranno assumere: informazioni sugli orari ferroviari ed automobilistici, su le tariffe dei servizi pubblici, le norme di pubblica sicurezza che disciplinano il soggiorno dei forestieri in Italia e la concessione e validità dei passaporti; notizie circa il soggiorno e visite in città, nei dintorni e nella regione. Vi saranno inoltre elenchi dei principali noleggiatori di vetture e dei più accreditati garages.

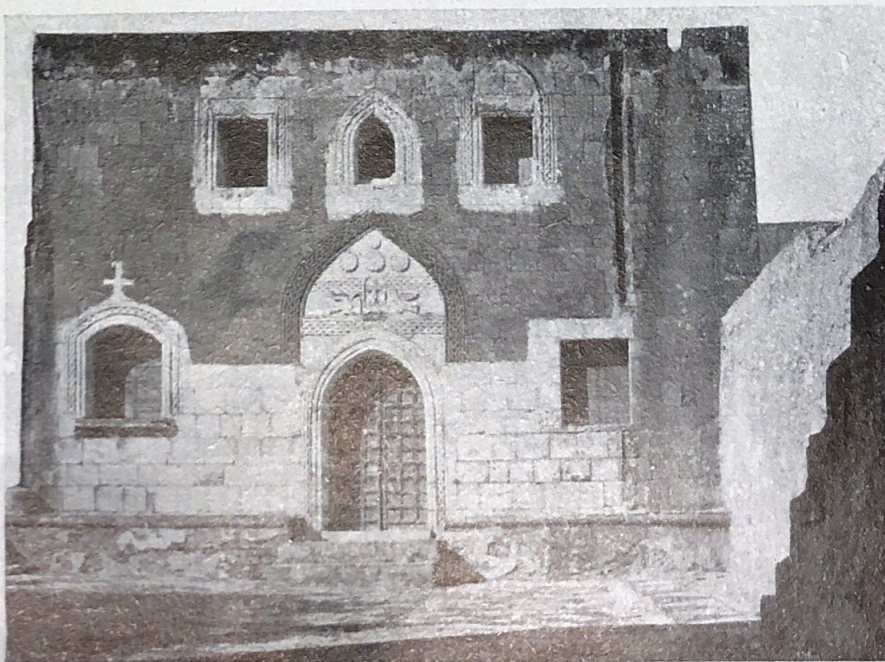
Per maggiori servizi il forestiero sarà avviato e raccomandato all'Ufficio Viaggi e Turismo dell'ENIT di piazza Castello, al quale il chiosco è collegato. Tale ufficio è in grado di dare complete informazioni turistiche per l'Italia e per l'Estero ed è autorizzato alla vendita dei biglietti ferroviari nazionali con anticipazione di data e internazionali combinabili, di posti di lusso e di posti letto, ed al rilascio di buoni di prenotazione di posti nelle carrozze ristorante con garanzia della serie e del posto scelto; alla combinazione di viaggi a forfait isolati ed in comitive, comprendenti il biglietto ferroviario, gli alberghi e la visita delle città e dintorni con guida ed interprete; alla vendita di biglietti per trasporti marittimi con la Navigazione Generale Italiana, la Società Italiana dei Servizi Marittimi, La Veloce, col Lloyd Triestino, con la Puglia, con la Sicilia e con la Marittima Italiana; alla spedizione, deposito ed assicurazione del bagaglio per viaggi di terra e di mare e durante la permanenza in alberghi; al visto dei passaporti per la Germania, Austria e Svizzera.

L'Ufficio Viaggi e Turismo dell'ENIT di piazza Castello inoltre pone a disposizione un casellario postale per turisti di passaggio; un Ufficio Cambio della valuta; una biblioteca turistica con consultazione e vendita di pubblicazioni; un interprete per le quattro lingue, ecc.

LINDO AI PIEDI DELLA SUA ACROPOLI.

LINDO

Gemma dell'isola dei cavalieri, a circa 50 km. da Rodi, cui presto l'unirà una bella strada quasi rifatta dal Comando del Corpo di Occupazione, la graziosa cittadella, fondata, secondo la leggenda, dall'eroe eponimo Lindos, pittoresca con le sue case adagiate ai piedi della roccia tabulare ferrigna su cui sorse l'Acropoli e più tardi il castello, dovette la sua prosperità alla favorevole posizione ed alla attività mercantile. I suoi cittadini, arditi navigatori fin dal VII secolo a. C., dopo avere stabilite colonie sulla vicina costa di Licia e di Caria, si spinsero in Sicilia fondandovi Gela. Sorta la città di Rodi nel 408, le altre città dell'isola decaddero rapidamente; soltanto Lindo si salvò grazie al suo celebre santuario di Atena Lindia, uno dei più importanti centri religiosi del Mediterraneo orientale. La sua acropoli, cinta di mura nel medioevo, divenne castello inespugnabile dei cavalieri fino al termine del loro dominio nell'isola (1522).

Per salirvi si segue un sentiero che si svolge nel fianco settentrionale della rupe calcare, la sola parte accessibile; si entra per la porta inferiore di un bastione, prima difesa del castello, il quale appartiene al massimo fiorire dell'architettura dell'ordine sotto la magistratura del D'Aubusson (1476-1503). Da questo lato è anche la parte più pittoresca e meglio conservata della grande mole, la quale comprende anche una chiesetta diruta, di cui restano poco più che le tre absidi, dedicata al patrono dell'ordine, S. Gio-

LINDO. - FACCIATA DI UNA CARATTERISTICA CASA MEDIOEVALE.

LINDO. - SCAVI SULL'ACROPOLI CON LE ROVINE DEL TEMPIO DI ATENA LINDIA E RESTI DELLA CHIESA DI S. GIOVANNI
(fotografia presa durante un'escursione di Soci del T. C. I. di Rodi).

vanni. Varcato il passaggio oscuro che traversa il castello, si sbocca sulla spianata dell'acropoli, le cui rovine rimasero a lungo ignorate. Solo nel 1844 il tedesco Ross potè, con molta difficoltà, visitarle e segnalarne la importanza; nel 1900 una missione archeologica danese, col permesso del Governo ottomano, vi iniziò scavi sistematici: non si rinvennero capolavori statuari, ma si misero in luce gli avanzi del tempio della Dea, al quale si accedeva da un'ampia scalinata preceduta da grandioso portico dorico con basi di statue ed esedre. La cella era piccola e modesta; vi si rinvennero anche monumenti votivi e onorari.

Dall'alto dell'acropoli il panorama, nella meravigliosa luce dell'oriente, è mirabile: si scorgono, lungo la costa, i castelli di Arcangelo e Malona, mentre gli azzurri monti della Licia chiudono l'orizzonte marino; in basso, il porto di Lindo limitato da un promontorio su cui è un sepolcro circolare, che la tradizione del popolo chiama tomba di Cleobulo, legislatore della città nel VI secolo a. C. e che fu annoverato fra i sette savî della Grecia. Affacciandosi dall'altro lato della cinta merlata si scopre la cittadetta tutta bianca, coi suoi tetti a terrazzo e il labirinto delle strette viuzze segnate da crude fasce di ombra.

Lindo è caratteristica per antiche case, nelle quali i motivi tipici delle costruzioni cavalleresche sono più o meno armonicamente combinati con la decorazione bizantina e turca. Al periodo cavalleresco appartiene la chiesa della « Madonna di Lindo » (1489-90), preceduta da un atrio su cui si eleva il campanile con stemmi di cavalieri. Chiesa di rito latino trasformata in chiesa di rito ortodosso, ha l'interno al pari dell'esterno decorato da affreschi del XVII e XVIII secolo, che offrono uno dei migliori esempi della locale arte pittorica di tradizione bizantina.

Ma non si lascia Lindo senza avere ammirati nell'interno delle case i famosi piatti in maiolica, che adornano le pareti della sala principale. I migliori esemplari hanno da tempo esulato; restano in buon numero i piatti a decorazione floreale con vivaci colori, gelosamente trasmessi di generazione in generazione come titolo di nobiltà della famiglia.

(Da notizie e fotografie del Console del T.C.I. per Rodi, sig. ILDEBRANDO BORDIGIONI).

I CASTELLI D'ITALIA

IN VAL D'ORCIA

Il monte Amiata che da Pienza noi vediamo innalzarsi maestoso ed elevato (1734 metri) tutto ricoperto di foreste e cosparso di villaggi, par che dall'alto voglia far scendere per i suoi fianchi un lungo soffio refrigerante, filtrato e purificato dalle sue foreste giù nella valle brulla e nuda della Val d'Orcia con un contrasto magnifico di colore e di forma.

IL CASTELLO DI SPEDALETTO.

Tra queste ripe, tra questi margini la Valle dell'Orcia si dibatte come presa in un movimento convulso delle sue terre ondulate e tale forse parve ad un poeta come golfo di un gran mare in tempesta quando la mirò dall'alto della torre del Mangia o dai baluardi di Porta Romana.

Il fiume Orcia nasce fra Cetona e Radicofani e scende precipitoso ruscello; poi a valle dilaga stendendosi in un larghissimo letto pieno di sole, serpeggia, tenta nuove vie, si contiene sotto gli archi di due ponti e corre verso di noi ai piedi del monte Amiata che lambisce, quasi a determinare i confini. Girando poi intorno ad esso, incalzato dalle pendenze, s'apre uno stretto e profondo passo fra Castiglione e Ripa d'Orcia, per continuare ancora qualche chilometro, e sotto Poggio alle Mura morire nel fiume Ombrone, a nord-ovest del Monte Amiata e sempre alle radici di esso.

Veduta dall'alto, la striscia metallicamente luccicante dell' Orcia, che passa fra numerosi castelli senza avvicinarne alcuno, completa il quadro già ricco e maestro.

Questa valle, nei luoghi ove biancheggia di *ostriche* enormi e di *columelle* microscopiche fossili ricorda i terribili sconvolgimenti geologici delle età preistoriche; dove verdeggia di annose e foltissime boscaglie cosparse di salici, di asce di pietra e di bronzo, fu testimonianza del primo passo della vita umana; dove serba spezzati gli archi di un ponte ricorda la forza di Roma; nei castelli serba la potenza feudale, nelle pievi quella religiosa, nelle grance quella ospitaliera, dappertutto quella della natura e degli elementi, dall'urto del vento che stroncò le cime dei faggi, allo scroscio dell'acqua che travolse il villaggio; dallo schianto e dall'incendio del fulmine che atterrò la torre di un cassero, alla frana del monte che chiuse la via ad un torrente.

***

Un castello in pianura è cosa rara sempre, ma in Val d'Orcia è rarissima. Eppure più ci avviciniamo e più chiara ci appare la movenza di ricco castello col suo cassero, la sua torre, le sue mura merlate, le vedette, la chiesa. La stradella guada ancora un torrente che si stende sotto a gruppi di querce e di cerri; supera un fossato, varca la porta fortificata con petriere e i nostri passi risuonano sul rozzo lastrico di una corte chiusa.

VAL D'ORCIA.

È il tipo della fortificazione di pianura, ma non è un vero castello. Nessun conte vi si chiuse mai e le mura quadrate così abbondantemente fornite di torri di angolo e di vedette non difesero altro che le granaglie, il vino e

IL CASTELLO DI RIPA D'ORCIA.

l'olio dello spedale di Siena. Parla chiaramente quello stemma con la scala crocifera che si vede dovunque: sulla porta, nella chiesa, nella bella tavola del Vecchietta oggi conservata nel Museo di Pienza, nei magazzini immensi.

Si chiama Spedaletto perchè fu luogo di ricovero di poveri e di malati per i quali lo Spedale di S. Maria della Scala sosteneva le spese con le rendite immense dei suoi possessi sconfinati. La sua posizione su di una antica strada che univa Siena a Roma giustificò il provvedimento.

È tradizione che fino a Spedaletto una degna scorta di gentiluomini senesi accompagnasse nel 1289 il re Carlo III d'Angiò che si avviava alla volta di Napoli e qui forse il sovrano sostò, nè più bella e più sicura sosta poteva fare dopo aver lasciata Siena e prima di esser giunto a Viterbo.

Quando le infauste compagnie di ventura, come le qualifica Lodovico Antonio Muratori, invasero il territorio della Repubblica Senese, e fecero danni rilevantissimi al contado, lo Spedale di Siena fu costretto a tenere in questo suo fortilizio un presidio sotto il comando del Capitano Binduccio de' Conti del Poggiuolo. Ciò non impedì alle Compagnie di fare gravi guasti in altri beni dello Spedale. Lo Spedale di S. Maria della Scala nel 1428 trovandosi in istrettezze economiche, il 25 di giugno, concedette in affitto i beni di questo Spedale, ma non dovette l'affitto aver durata molto lunga perchè un atto del 27 maggio 1439 ci fa conoscere che il Rettore e i frati dello Spedale invocavano dalla Repubblica alcune franchigie su certi possessi, e tra gli altri su quello dello Spedaletto in Val d'Orcia, adducendo in loro favore che quel territorio « fino da antichissimo tempo era giurisdizione e corte di un castello chiamato Montertini, luogo libero et exempto etiandio per privilegio imperiale ». Il Rettore Urbano del Bello nel 1446 accrebbe e migliorò la Grancia dello Spedaletto acquistando alcuni beni che vi confinavano e facendo restaurare le mura del fortilizio.

Pio II, trovandosi nel 1460 di passaggio allo Spedaletto vi promulgò la Bolla in favore della chiesa dello Spedale.

Nei primi anni del secolo XV era Grancere Lodovico Fantozzi: non contenti dell'amministrazione da lui tenuta, i Savi dello Spedale, tra i quali Pandolfo Petrucci, lo licenziarono, e il 25 aprile 1511 affittarono nuovamente quei possessi insieme agli altri posti nel territorio di Montisi.

Nessun'altra notizia notevole si trova dello Spedaletto e della sua Chiesuola, se si eccettua quella dei restauri fattivi fare nel 1679 dal Rettore Bandinelli. Dalla visita fatta nel 1676 dall'Auditore Gherardini alla terra e ca-

CASTELLO DI RIPA D'ORCIA. - CAMMINO DI RONDA E PORTICI.

stella dell'antico Stato di Siena, si rivela che il Comunello di Spedaletto era composto di quattro poderi cioè: Capanne, Osteria, Montersini e Sorbelle.

***

Sulla destra dell'Amiata scorgiamo un altro castello tipico, Castiglione d'Orcia. Qui però troviamo tradizioni nuove. Gli Aldobrandeschi, Conti di S. Fiora, l'ebbero in Signoria e nel 1154 cederono i loro diritti ai monaci dell'Abbadia Amiatina, ma vi rimasero signori assoluti fino al 1250, anno nel quale i Senesi lo tolsero al Conte Aldobrandino di Bonifazio. Ma nel 1280 i vinti feudatari riuscirono a farne un covo di fuorusciti senesi che la Lega guelfa toscana non riuscì a sloggiare. Solo nel 1300 Siena potè averne il possesso di fatto e di diritto, acquistando quest'ultimo dai monaci amiatini.

Nel 1368 Castiglione d'Orcia fu dalla Repubblica di Siena concesso con altri cinque castelli in feudo ai Salimbeni, che vi costruirono la bella rocca della quale rimangono miseri avanzi, e quando nel 1554 l'esercito di Cosimo I invase la Val d'Orcia trovò questo Castello indifeso e l'occupò senza ostacolo.

Oltre Vignone, stanno intorno a questo Castello altri forti e altre torri, ma principale fra essi Rocca d'Orcia, più noto in antico col nome di Rocca a Tentennano, feudo principale di un ramo dei Signori dell'Ardenga, valvassori degli Aldobrandeschi. Tra le cime di queste rupi fortificate che vegliano su lo sperone del Monte Amiata e l'altro sperone volto verso l'Ombrone e la Maremma ricompare la vallata triste e desolata, vittima dell'Orcia.

Ma questo fiume, che dal monte di Cetona ha dominato la valle allargandosi smisuratamente, passa sotto il ponte gettatovi da Baldassarre Peruzzi e da pochi anni travolto dai gorghi furiosi, poi si racchiude nelle strette sponde e si affretta per una gola fin sotto al minaccioso castello della Ripa de' Piccolomini che siede sopra uno scoglio a picco sul fiume e sulla destra di esso. Una sola via vi giunge e faticosa, ma troviamo lassù compenso larghissimo nella meravigliosa conservazione del cassero, che non ha perse nelle vicende burrascose della sua vita, le caratteristiche di villa signorile difesa da mura e fornita nell'interno da una sala d'armi.

Ripa d'Orcia fu uno di quei castelli che, insieme alle fortezze di Perignano, Palazzo de' Geta, Rimbecca, Poggio di Val d'Orcia, Chiarantana, Castelvecchio e Briccola fu messo a contado, e come tale obbligato a conferire in tutte le fazioni, dazî, aggravi, ecc. Castello tra i cinque che nella Riforma del

Governo di Siena fu confermato con titolo di feudo a Cocco di Cione Salimbeni col trattato di pace stipulato nel 1404 fra la Repubblica di Siena e di Firenze, di cui il Salimbeni era raccomandato, per riconoscergli i servigi resi alla patria e che poi nel 1409 fu assegnato, insieme con Chiusi, Montegiovi, Montenero e Vignoni, in dote ad Antonia figlia dello stesso Cocco Salimbeni, che rimasta vedova di Francesco da Casale signore di Cortona, aveva sposato in seconde nozze Attendolo Sforza di Cotignola. Castello che nei sec. XII e XIII ebbe pure le sue storie e fatti di sangue e che andò per lungo tempo rinomato, come quello che conservava gli uomini di ferro, le armature cioè della guarnigione, compreso uno del feudatario. Quest'armatura arricchisce oggi il Museo Shibbert passato da qualche anno in proprietà del Comune di Firenze.

La costruzione di questo castello, era presso a poco conforme agli altri del tempo. Quasi tutti collocati in alture, con pozzi profondi e vaste cisterne: avevano una cinta più o meno complicata di torri, di mura merlate e di bastioni, che rendevano difficile l'accesso al torrione più alto e più solido, che si trovava nel mezzo, e in cui ritiravansi i difensori, superata che avesse il nemico la cinta. Intorno alle mura avevano gli assalitori molti ostacoli da vincere; giacchè opere distaccate, fossi profondi per lo più pieni d'acqua, ponti levatoi e saracinesche ne impedivano potentemente l'accesso, e nel mezzo alle vôlte soprastanti alle porte si alzavano ed abbassavano con ordigni e catene di ferro, certe travi pesanti per schiacciare chiunque si appressasse.

Di fronte a tali mezzi di difesa, quelli di offesa erano davvero insufficienti. E non è da meravigliarsi se il vicino Castiglion d'Orcia, con attorno i suoi sette castelli, fatto centro di ribelli senesi (1277) resistè ad oltre un mese di assedio, contro tutte le forze riunite della lega guelfa, come non è meraviglia che tutta la forza militare di Giovanni Visconti, mosso ai danni dei fiorentini, rimanesse fiaccata contro la bicocca di Scarperia. Ma l'invenzione delle artiglierie segnò l'epoca della loro caduta, e dietro loro caddero pure le repubbliche. Allora tutto cambiò. Divenuti oggetti pressochè inutili, furono i loro fossi appianati e le fortissime mura scrostate da quelle solide pietre, che andarono ad abbellire qualche rustica capanna o la piazzuola della parrocchia. Il pruno e il fico selvatico, barbicando fra quelle rotture, ne affrettarono la rovina, mentre li rivestivano di fantastiche tinte. Ma i loro scheletri corrosi, attaccati solidamente alla rupe che li vide nascere, sfidano tuttora le ingiurie del tempo e degli uomini, restando a testimoni d'un passato, che è morto per sempre.

Anche il castello di Ripa d'Orcia si trovava presso a poco fino a qualche anno fa in queste identiche condizioni di deturpazione e di abbandono, se non fossero giunte in tempo le cure amorose ed intelligenti del proprietario, del compianto giovane patrizio senese conte Pietro Piccolomini. Infatti la massa pittorica e armoniosamente severa del castello si ripresenta oggi nella sua primitiva e caratteristica originalità. Gli antichi merli incorniciano di nuovo il torrione di centro, mentre il cammino di ronda, i graziosi portici, il pozzo, la rampa a bramantesca, i cameroni dalle grosse vôlte, le finestre a feritoia, riappaiono nella loro primitiva costruzione, mantenendo in tutto con vero gusto d'arte le forme antiche senza rinunziare ai conforti e alle comodità dei tempi moderni.

Nella sala d'armi son tornate le antiche corazze, le gonnelle di ferro, le celate, gli elmi, le più belle e ricche spade, il vessillo, le alabarde, i capitoli della guardia castellana, rarissimo documento militare italiano, con le norme severissime per la buona disciplina e governo del castello, gli arnesi della guarnigione insieme ad un ricco corredo di mobili e di ricordi familiari.

È proprio tra le mura di questi castelli che sentiamo ancora i palpiti d'una possente vita già spenta, è qui che possiamo ancora ascoltare la vita d'una morta gente e rivivere nel sogno confortato dall'ambiente i giorni dell'età tramontate. È qui che l'osservatore studioso ritrova visioni gradite di tempi che furono: qui, lontano dal chiassoso frastuono delle grandi metropoli, egli gusta la gioia di una vita addirittura patriarcale, mentre le nere turrite mura gli parlano ancora delle glorie passate, degli eroici ardimenti e delle fiere sciagurate lotte fraterne. Qui egli sente un soffio di quello splendido meriggio italico del medioevo, che può apparire sì torbido e fosco d'ire e di tradimenti, di prepotenze e di sangue, ma che è superbamente bello e grandioso nel campo del pensiero!

Can. G. B. MANNUCCI.

PAESISTI ITALIANI DEL SETTECENTO

Andrea Locatelli, romano (1660-1741), vissuto tra il sei e il settecento, mentre riassumeva la tradizione paesistica bolognese dai Carracci all'Albani, e attingeva a quella dei forestieri operanti in Roma da Elsheimer e da Brill a Poussin ed a Claudio di Lorena, cooperava alla formazione della pittura italiana di paese del Settecento, cioè di quella moderna, fiorita fino ad ieri, pur attraverso alle esperienze ed alle conquiste dei paesisti inglesi della fine del decimottavo, dei francesi del '30 e degli italiani e francesi dal '60 al '90. Chè il Locatelli ebbe tra i suoi seguaci Gian Paolo Pannini (1695-1798), e tra i suoi discepoli Paolo Anesi (1725-1766).

Mediocre pittore l'Anesi. Ma in certi suoi quadretti, un po' trascurati di fattura, vi è una qualche ricerca di luminosità e trasparenza atmosferica, anche se il pulviscolo vibrante nel sole ha la sorda pesantezza di una folata di polverone; v'è la tendenza agli sfondi bassi e chiari all'orizzonte; v'è la volontà di rendere la leggerezza della frappa, svariante foglia a foglia nella luce, anche se con qualche po' di convenzionale, come facevano ad esempio gli incisori. Per di più l'Anesi ebbe, tra i discepoli della sua frequentatissima scuola, anche Francesco Zuccarelli.

(Propr. Barberini, Roma) *(fot. Cipriani)*

A. LOCATELLI. - PAESAGGIO CON FIGURE.

Squisito artista il Pannini. Portò a grande eleganza decorativa la pittura di prospettive e di rovine, animate da gustose macchiette; fece, delle fredde e stereotipate rappresentazioni di auliche cerimonie, scene piene di movimento e di vita; e tutto, architetture piante acqua terra e figure, ravvolse in un'atmosfera lucida e trasparente, sotto un cielo sereno, che gira all'orizzonte, e rotto appena qua e là da qualche candido cirro. E la frappa, quasi mossa dall'aria, rese con una leggerezza meravigliosa, con un giuoco magnifico di luce vibrante e d'ombra tenue e diffusa.

Vuole la tradizione che il Canaletto, stupìto di tali portenti, consigliasse il nipote Bernardo Bellotto di recarsi a Roma a studiarvi le rovine dei monumenti antichi e le pitture di Gian Paolo Pannini. Così la scuola romana di paese, di ormai remota derivazione veneziana, rendeva, per quanto trasformato e quasi irriconoscibile, un po' di quello che aveva avuto più di un secolo prima.

Del resto nel Veneto la tradizione paesistica, specialmente tizianesca, non si era

spenta ancora sui primi del Settecento. Per persuadersene, bastava guardare alla Mostra di Palazzo Pitti lo sfondo, giù basso, della piacevolissima tela di Sebastiano Ricci con la *Vergine e le Anime del Purgatorio*, della chiesa di S. Alessandro della Croce in Bergamo. Vi si scorgeva un paese immerso in una magica luce rosata di tramonto, molto tizianesca. E tutto quanto tizianesco appariva, lì presso, il paese di una *Visione di S. Romualdo* (propr. Mazzetti di Firenze) attribuita a Sebastiano per le figure ed a Marco Ricci, suo nipote, pel fondo: una boscaglia autunnale, nel primo piano, di grandi rami frondosi; nel secondo, una specie di rotonda rossiccia in una mezza luce di tramonto; alture azzurre all'orizzonte, quasi confuse col cielo nuvoloso.

Marco Ricci (1673-1729) è ancora un enigma. Nella fortunosa e travagliata esistenza sembra che poco si movesse dal Veneto: per una fuga a Spalato, dopo un omicidio; e per una gita in Inghilterra. Ma ebbe pur modo di vedere, oltre i paesi di Tiziano, quelli del Rosa e quelli dei fiamminghi, formandosi poi una maniera tutta sua, grandiosa nella linea generale, gustosissima nei particolari.

Si veda ad esempio il magnifico paesaggio del Museo Revoltella, qui riprodotto per la prima volta. Composto con piacevole varietà, non manca tuttavia di totalità; ed a malgrado delle varie ed evidenti derivazioni, offre una unità perfetta.

Il primo piano, con quella riviera che gira tra greppi che si fanno d'un grigio rosato nella luce, fa pensare al Rosa; e ci fanno pensare al Rosa anche i tronchi d'albero della quinta a destra di chi guarda. Ma la fronda è autunnale come nei veneti; mentre veneziana di composizione di colorazione e di luce è tutta la bassa quinta di sinistra, col tipico castello nella boscaglia. Poi, oltre, il paese si allontana con un succedersi di prati e di colli, svariati di boschetti e di edifici, fino ai monti, azzurrini da dritta, candidi di neve, e più lontani, da manca: il tutto in una limpidezza un po' cristallina che ricorda la tradizione dei paesisti forestieri dal Brill a Claudio di Lorena.

(Propr. Silj, Roma) (fot. Cipriani)
P. ANESI. - SCENA CAMPESTRE.

Opera dunque, questa, del più grande interesse per la storia della nostra pittura di paese, e specialmente pei rapporti tra Marco Ricci e il Magnasco (1681-1747). Si guardino ad esempio i bianchi frati, che con grottesche movenze salgono il greppo di sinistra. Sembra un pezzo dipinto dal fantasioso e bizzarro genovese e quasi più come anticipazione che come imitazione.

Ma se qui ed altrove Ricci e Magnasco si ricordano nelle macchiette, per il paese, tranne che per quel tanto che tutti e due hanno preso dal Rosa, sono ben diversi tra loro. Il Ricci compone, ma compone con pezzi di vero; il Magnasco compone tutto di fantasia, in un'aria, in una luce, in un cielo di tempesta. Oltre il primo piano di questo paese posseduto dal Brass, si vive nel sogno, come in altri, che s'aprono tra due grandi e cupe quinte di alberi e sfondan lontano in bagliori di luce.

Ma ecco d'un tratto il genovese, già vecchio, sorprenderci con la resa precisa di un gran paese collinoso, che fa da sfondo alla gustosissima *Scena patrizia in un giardino* di Palazzo Bianco a Genova. Si pensa al Bellotto, che aveva ventisette anni quando il Magnasco morì.

Se non che nel veneziano la precisione nella resa delle forme è d'una inesorabilità quasi esasperante; nel genovese, invece, tende ad una maggiore sommarietà, quasi impressionistica.

Poichè in questa veduta, non solo è moderna l'interpretazione di un paese reale, così come è, senza adattamenti e senza abbellimenti; ma è moderno lo studio dei valori; moderna persino la tecnica. Se non ci fossero in basso quelle deliziose macchiette, dubiteremmo perfino di crederla una cosa dipinta nella prima metà del secolo XVIII.

Poichè per tutto il secolo e oltre i paesisti, fatta l'accennata eccezione del Bellotto, continuano a comporre le loro opere, unendo il fantasticato al veduto sul vero; ma qualche volta questo « veduto » — di cui serbano nelle cartelle o un disegno o uno schizzo di colore — conserva la sua fresca e schietta vivezza anche nella composizione definitiva, e forma, nell'assieme del quadro, un particolare sorprendente per quella che suol chiamarsi « modernità » ma che è piuttosto « universalità ».

(fot. Alinari)

F. ZUCCARELLI. - FESTA CAMPESTRE (PARTICOLARE). PALAZZO REALE DI VENEZIA.

Ecco, ad esempio, questo frammento di una di quelle vedute fantastiche, le quali pongono Michele Marieschi (morto nel 1743, quando il Guardi aveva una trentina d'anni) tra i primi — almeno per tempo — nel magnifico manipolo dei vedutisti veneziani. Se generalmente il nostro pittore appare tutto preoccupato di rendere meticolosamente ogni particolare sia di una *veduta reale*, sia di una veduta ove pezzi di vero compongono arbitrariamente una *veduta irreale* — in questo isolotto, come immerso nella atmosfera rosacea e perlacea dell'ora mattutina, ancora con un po' d'ombra che va lentamente diradandosi pel primo piano, le cose son vedute e rese con quel disfacimento delle forme nella lontananza e nella luce, con quel perdersi e fondersi dei contorni, che furono tra le maggiori conquiste dello impressionismo. Anzi vi è qui certa sommarietà e una tale attitudine a render solo l'essenziale delle cose, da far pensare addirittura — sia pur lontanamente — al post-impressionismo. Al contrario, il Bellotto (1720-1780) vede tutto con occhio inesorabile e tutto rende con tocco sicuro e preciso.

Forse perchè una troppa luce non gli disfaccia le forme e non gli fonda i contorni, ama soprattutto le albe e i crepuscoli; ama l'atmosfera limpida, cristallina che ferma le cose come in un liquido trasparentissimo.

A. MAGNASCO. - SCENA PATRIZIA IN UN GIA

Nella celebre *Veduta della Gazzada* della Pinacoteca di Brera l'effetto è quasi lunare. Come un chiarore sidereo scende dall'alto; investe crudamente le cose, proiettando ombre corte; illumina ai margini la frappa serrata degli alberi; scandisce piano dopo piano, fino ai monti nevosi che si profilano all'orizzonte sul cielo. Qui il reale è — se così possiamo dire — ricreato in una luce irreale.

Più fuso appare il fondo della *Veduta del Ponte Rotto a Torino*. Si direbbe che il pittore veda con occhio più stanco e renda con mano men ferma. Per questa minore esasperazione, per quel po' d'atmosfera che avvolge le cose, per la luce « più vera » che illumina, il Bellotto ci appare più naturale, più schietto, più semplice; meno preoccupato da esigenze stilistiche. Chè in lui la luce è stile: quella luce inverosimile che a Palazzo Pitti ghiacciava anche la portentosa *Veduta di Dresda*.

Più universale, anche nei rari paesi, Francesco Guardi (1712-1793). Ora è impetuoso e improvviso quanto un « macchiaiuolo » come nei *Casolari presso il mare* della Pinacoteca di Torino; ora largo e sommario quanto un « sintetista » come nella sbalorditiva *Veduta della Laguna* del Museo Poldi Pezzoli, un notturno fatto di tre toni: un grigio cupo pel cielo, un azzurro cupo per l'acqua, e tramezzo una sottile striscia di terra col bianco in sordina dei radi casolari e dei bassi muretti degli orti.

Francesco Zuccarelli, toscano (1702-1778), scolaro a Roma di Paolo Anesi e fattosi poi veneziano, perchè a Venezia ebbe finalmente fortuna, al contrario del Bellotto e del Guardi — almeno del Guardi delle due rammentate vedute — torna a comporre i suoi paesaggi, e qualche volta sembra addirittura risalire fino all'Albani. Si ricordino, ad esempio, *La danza delle ninfe* e *Il ratto d'Europa*, che dal Palazzo Reale di Venezia erano stati inviati al Palazzo Pitti: ombra sul primo piano, grandi quinte d'alberi con bella e copiosa fronda autunnale, paesaggio architettato quasi ritmicamente, qua col suo castello, là col suo tempietto rotondo. In una parola, ancora il paesaggio *storico* od *eroico* dei romani del Seicento, in pieno Settecento. Ma il fondo è più fuso, come disfatto in una atmosfera vaporosa, ove la frappa svaria lievissima; e nella *Danza delle ninfe* una casina bianca bianca, civettuola, mezzo affogata tra gli alberi; e nel *Ratto d'Europa* una villa, una fattoria, un convento — chi sa — in cima ad una collina, lontano, pur ricordo vivissimo di cosa veduta.

DINO. GALLERIA DI PALAZZO BIANCO, GENOVA.

se nella lontananza e per la leggerezza della frappa. Qualche volta, come ne *La «troupe» di Pierrot* e nell'*Altalena* del Palazzo Reale di Venezia, si accosta felicemente ai francesi, magici sceneggiatori di bene architettati parchi.

Altrove invece, pur componendo magari a ricetta qualche vasto paesaggio, lo rallegra di cose vedute e sentite. Lo esempio più tipico è dato dalla vastissima tela del Museo Civico di Padova con una composizione ove si scorge di tutto un po': il fiume e il ponte, la collina e il prato, il monte e il bosco. Ma ecco, a sinistra, una casetta in luce; eccone lì presso un'altra mezzo nascosta tra gli alberi, con un giuoco abilissimo di tonalità basse e quiete. Sono visioni indimenticate o studii dal vero che tornano ad ingemmare la composizione un po' convenzionale nella totalità.

I più di questi paesisti veneziani o venezianeggianti non ebbero gran fortuna tra noi; molta n'ebbero fuori d'Italia e specialmente in Inghilterra, sia che vi si recassero personalmente, come fecero Marco Ricci (sul principio del '700), il Canaletto (tra il 1747 e il 1754) e lo Zuccarelli (dal 1752 a circa il 1770); sia che vi vedessero le loro opere ricercate da raffinati amatori, cui le inviava il famoso console inglese Smith, come il Guardi, il Diziani, lo Zais.

Ora, come già pel primo ebbe ad accennare Ugo Ojetti, tutti questi nostri paesisti espatriati o realmente o con le opere loro hanno tanto contribuito alla formazione della

Tra i non pochi seguaci dello Zuccarelli si pone comunemente Antonio Diziani (+1784). Ma nel *Paesaggio con la Maddalena,* che gli valse nel 1774 d'essere accolto nell'Accademia Veneziana di pittura, piuttosto che dallo Zuccarelli sembra derivare da Marco Ricci, per una certa grandiosità severa di composizione, per l'ombra che avvolge anche oltre il primo piano della folta boscaglia, per lo sfondo che s'apre tra quelle enormi quinte d'alberi annosi. In altri paesaggi, specialmente in quelli alpestri delle Gallerie di Venezia, il Diziani è invece zuccherino; ama la frappa staccata ramo a ramo, quasi foglia a foglia, non senza un po' di cifra; e predilige, all'orizzonte, i monti azzurrini, d'un azzurrino gelatinoso, inverosimile.

Vero scolaro dello Zuccarelli è Giuseppe Zais, veneziano (1750-1804). Nei paesaggi fantastici differisce da lui per una minor raffinatezza e trasparenza, e per una sua tipica tonalità perlacea o grigiastra; ma con lui rivaleggia pel vaporoso disfacimento delle co-

MAGNASCO. - PAESE FANTASTICO. PROPR. BRASS, VENEZIA. ([illegible]nari)

M. MARIESCHI. - VEDUTA FANTASTICA (PARTICOLARE). RR. GALLERIE, VENEZIA. *(fot. Cipriani)*

M. RICCI. - PAESAGGIO CON LAVANDAIE. MUSEO REVOLTELLA DI TRIESTE. (*fot. Cipriani*)

celebre pittura di paese fiorita in Inghilterra tra la fine del secolo XVIII e il principio del seguente, che non riusciamo quasi a comprendere quale mai questa pittura sarebbe stata, se non fossero mai esistiti nè Canaletto, nè Guardi, nè Zuccarelli, nè Zais. Probabilmente sarebbe stata più unilateralmente fiamminga e olandese.

(fot. Cipriani)

In alto: G. ZAIS. - PAESAGGIO (PARTICOLARE). MUSEO CIVICO DI PADOVA.
In basso: A. DIZIANI. - PAESAGGIO CON LA MADDALENA. RR. GALLERIE DI VENEZIA.

(fot. Cipriani)

Anche poche date bastano a confortare l'asserto.

Giovanni Crome nasce alla fine del 1768, quando Zuccarelli era ancora a Londra, e dallo Zuccarelli sembra derivare la vaporosa lievità della frappa. Turner, il gran Turner, che qualche volta fa pensare a Poussin ed a Claudio di Lorena, ma tal altra al Guardi, nasce nel 1775. E Giovanni Constable l'anno dopo, nel 1776; Giacomo Stark nel 1794; e Riccardo Bonington che, a malgrado della formazione francese, qualche volta fa pensare al Bellotto, nasce nel 1801.

(fot. Cipriani)

B. BELLOTTO. - IL PONTE ROTTO A TORINO (PARTICOLARE). R. PINACOTECA DI TORINO.

Così questa grande pittura di paese, che, specialmente attraverso e pel tramite della famosa scuola francese del '30, rinnovò a mezzo il secolo XIX la nostra — intristita come un genere un po' trascurato se non proprio disprezzato dall'Accademia — non faceva che rendere all'Italia un po' di quel che aveva avuto dai paesisti veneziani del Settecento.

Oggi cominciano a convenirne anche i critici inglesi.

NELLO TARCHIANI.

LA TAVOLOZZA DEGLI INTARSIATORI

Mirabili effetti cromatici ottenne nel Quattrocento e Cinquecento l'arte della tarsia in Italia, armonizzando col legno del noce, delle querce, dell'acero, del frassino, del ciliegio altri legni fini, dei quali il nostro paese ha una grande ricchezza botanica, da poter gareggiare coi migliori legni esotici.

A titolo di curiosità, dalla Rivista *Il Legno* togliamo l'elenco dei colori della tavolozza che ci offre la nostra flora arboricola: *bianco perfetto*, lazzeruolo di montagna; *bianco avorio*, agrifolio; *bianco grigiastro*, frassino; *bianco giallastro*, melograno; *bianco rosato variegato di giallo*, lentischio; *bianco rosato più o meno rosso verso il cuore*, corniolo; *bianco rosato più o meno chiazzato di bruno*, biancospino; *biancastro venato di giallo, verde e bruno*, siliquastro; *grigio chiaro*, alloro; *grigio carico variegato di bruno*, olivo; *giallo chiaro uniforme*, fusaria e sambuco; *giallo chiaro venato*, tasso; *giallo grigiastro*, anagiride; *giallo rossastro lucido*, spino cervino; *giallo venato di verdastro*, sommacco; *giallo verdastro variegato irregolarmente di bruno*, cotino e sofora; *giallo brunastro*, ginepro rosso; *rossiccio*, albatro; *rossastro*, acero minore e pistacchio; *rosso imitante il mogano*, giuggiolo; *rosa carico con anelli assai marcati*, frangola; *rosso cremisi*, erica arborea; *rosso bruno*, prugnolo; *bruno giallastro*, cedro liscio; *bruno venato di rosso cupo*, carrubio; *bruno carico*, ilatro; *nero o quasi nero*, citiso.

IL SANTUARIO DELLA MADONNA DEL SASSO.

LA FESTA DELLA "SECONDA DI MAGGIO„ E LE "MULATTERÌE„ ALLA MADONNA DEL SASSO

Vi sono in Italia diversi santuarii che sono intitolati alla *Madonna del Sasso* (e l'origine del nome deve esser, probabilmente, in tutti la stessa); nell'*Indice della Carta d'Italia del Touring Club Italiano* ne ho contati otto, posti tutti fuori della Toscana; in questa regione ve ne sono due: l'uno in Casentino, nei dintorni di Bibbiena, l'altro nel Valdarno fiorentino (secondo la precisa espressione del Repetti); è di quest'ultimo che intendo descrivere alcune feste religiose che hanno una certa curiosità per l'etnografia italiana.

Quello sprone montuoso che, da Monte Senario, per la Calvana, raggiunge il Poggio di Ripaghera e il Poggio dell'Abetina, si riunisce con Monte Rotondo al massiccio di Monte Giovi, linea di spartiacque tra il Mugello e il Valdarno. Nel versante meridionale di questa catena di colline, che sulle carte è chiamata il Giogo, a nord-ovest del paese di Santa Brigida, e nel piviere di S. Martino a L'Opaco, 565 metri sopra il livello del mare, spicca, tra il verde delle folte paline di castagni, la fabbrica assai estesa della *Madonna del Sasso*. Sull'origine del Santuario la tradizione religiosa racconta che il 2 luglio 1490, a due pastorelle del popolo di Santa Brigida comparve, seduta su di un sasso, la Vergine, la quale, dinanzi alla moltitudine, accorsa per la notizia del miracolo, si mostrò nuovamente ed espresse il desiderio che in quel luogo fosse costruita una chiesa in suo onore. In poco tempo furono raccolte copiose offerte e si incominciò la fabbrica nella parte meno ripida del monte; ma, per quanto si lavorasse, la costruzione non progrediva, anzi nella notte veniva distrutto quanto nel giorno era stato edificato. Questo fatto si ripetè più volte fino a che, di nuovo, comparve la Vergine e mostrò, nel punto più roccioso e scosceso, quale era il luogo da lei scelto per il Santua-

rio, dove, ricominciatasi la fabbrica, i lavori progredirono felicemente e in breve la chiesa fu finita.

***

La tradizione della prodigiosa origine del Santuario e dei miracoli compiuti dall'immagine che vi è custodita (una discreta pittura del principio del sec. XV) e che vuolsi sia la stessa dinanzi alla quale pregavano le due pastorelle quando comparve loro la Madonna, attirò sempre un grande concorso di fedeli, che anche oggi accorrono in gran numero alle varie feste che si celebrano durante l'anno. Portano doni, processionalmente, le Compagnie della Pieve di Lobaco, del popolo di Santa Brigida, delle Pievi di Montefiesole e della Pievecchia e di tutte le pievi e priorie dei popoli circostanti; le sagre sono assai frequenti: hanno luogo quasi ogni domenica durante la buona stagione, cioè dalla primavera fino all'autunno inoltrato; talune di esse prendono nomi speciali o dall'età delle persone che vi concorrono, come una delle ultime, se non sbaglio, del mese di ottobre che è detta *dei vecchi* o dalla qualità di coloro che costituiscono le processioni come le *bifolcherìe* e le *mulatterìe:* insieme con queste ultime mi è sembrato che presenti un qualche interesse etnografico specialmente la prima grande festa dell'anno, detta la *seconda di maggio*.

LA PROCESSIONE SOLENNE DELLA « SECONDA DI MAGGIO

Il nome stesso di questa festa, che è la più importante come solennità e quindi come concorso di popolo, indica che ha luogo nella seconda domenica di maggio; in massima non si può dire che molto si discosti dagli usi popolari delle altre feste religiose toscane, in quanto rappresenta, soprattutto, l'intervento delle compagnie dei popoli vicini alle funzioni religiose e l'offerta di doni al Santuario; queste confraternite arrivano processionalmente, precedute dalle lanterne e dagli stendardi, quasi tutti bianchi con la croce rossa, guidate dal piovano o dal parroco di ciascun popolo, in cotta e stola, seguiti da crocifissi o da altre immagini sacre e da molti fedeli. Poichè il numero delle confraternite è assai notevole, e spesso raggiunge la quindicina, e ciascuna compagnia, secondo l'usanza, deve trovare alloggio per l'intera giornata nel Santuario, dove le sono assegnate una cucina ed una stanza per mangiarvi, furono edificate a varie riprese, nel secolo XIX, molte stanze, stanzoni e cucine che formano la parte più estesa di tutto il fabbricato e precisamente quella posta a ponente della chiesa. Le vie di accesso al Santuario sono due: la carrozzabile assai bella e ampia, e una mulattiera, scoscesa e ripida, che sale lungo il fianco più roccioso e squallido del monte, dalla parte di levante, verso il paese di Santa Brigida: da queste due strade arrivano le compagnie, salmodiando, per riunirsi tutte sul prato della chiesa: ad ogni confraternita che sta per giungere, muove incontro la Compagnia del Sasso che va a riscontrare gli ospiti oltre il cancello che chiude il sagrato; e ritorna poi, e li accompagna fino all'uscio della chiesa, standо lo standardo del Sasso accanto a quello dei nuovi arrivati. Bisogna riconoscere che è di gran lunga più bello l'arrivo delle compagnie che salgono per la mulattiera e che si vedono serpeggiare sul fianco ripido del monte, con gli stendardi ondeggianti al vento e con la lunga teoria degli incappati di bianco. In vicinanza del

Santuario, i fedeli si fermano a una colonna di pietra che si trova a capo di ciascuna delle due strade e baciano una lastra di marmo ov'è scolpita una croce; quasi tutti offrono il loro obolo ai mendicanti e storpi, seduti lungo la via, meno numerosi, ma non meno importuni di quei di Casalbordino di dannunziana memoria.

Terminata la funzione religiosa della mattina, le confraternite escono tutte insieme processionalmente, sfoggiando i loro stendardi e i loro grandi crocifissi di legno, resi molto pesanti da certe coperture di velluto o di altre ricche stoffe dette *fuciacchi*, tra i quali bellissimo è quello di velluto cremisi ricamato tutto in oro, appartenente alla compagnia del Santuario. L'orgoglio maggiore di ciascuna confraternita è, però, riposto nella offerta in denaro che viene recata all'immagine miracolosa in un modo assai caratteristico e che è degno di esser segnalato all'attenzione degli studiosi di etnografia italiana: ciascuna compagnia ha il *viticcio*, una specie di alberello, fatto di un lungo manico di legno, dal quale si staccano, a diverse altezze, delle sbarrette di legno curvate in basso, che portano all'estremità delle piccole morse: in ciascuna morsa vengono strette le offerte in denaro, e così la compagnia può fare mostra della sua generosità; il *viticcio* è spesso portato da un ragazzetto incappato di bianco, assai fiero dell'onore conferitogli; ma ve ne sono alcuni montati su una specie di barella che viene sorretta da due giovanette.

IL «VITICCIO» DELLA COMPAGNIA DI SANTA BRIGIDA.

Ricondotta la processione in chiesa, terminati i canti liturgici, l'ora piuttosto avanzata consiglia a prender ristoro. I festaioli, i piovani, i parroci e tutti i pezzi grossi si riuniscono nella casa del custode del Santuario in uno di quei desinari così magistralmente descritti dalla penna di Renato Fucini: le compagnie si ritirano nelle stanze loro assegnate e la grande massa dei fedeli si disperde pei fianchi del monte, ove all'ombra delle paline e dei cipressi, si riuniscono gaie comitive intorno alle provvigioni ed ai fiaschi del vino generoso: anche vi sono, per chi preferisce di star più comodo, delle trattorie improvvisate con lunghe tavole disposte all'ombra, in prossimità dei fornelli bassi dove bollono le pentole e dei lunghi spiedi che fanno lentamente arrostire, su di un focolare primitivo, molti polli.

Ai due lati della strada carrozzabile, dinanzi alla fabbrica del Santuario, sono allineati diversi banchi bassi, costruiti in muratura, perciò stabili da un anno all'altro. Ad ogni festa, sono ricoperti da una tenda sostenuta da rozze armature e divengono le più importanti botteghe dove si vendono e si comprano chincaglierie, scialli, rozzi giocattoli, ma, soprattutto quei dolci prettamente toscani, fatti di farina, d'uova e di anaci detti *brigidini*, semi di zucca cotti in forno e salati e un'altra ghiottoneria delle nostre feste di campagna: certi piccoli pasticci di farina, rigonfi e vuoti nel centro; chi li compra li apre in alto e, prima di mangiarli, li fa, dal venditore, riempire di un rosolio rosso e tranguggia poi rapidamente contenente e contenuto, così che i nostri vecchi, arguti, chiamavano quei dolci, che, allora, si vendevano per un soldo:

Un soldin mangiare e bere
Senza mettersi a sedere.

LA « MULATTERÌA » DI DOCCIA S'INCAMMINA AL SANTUARIO

pubblicat[illegible] ve (1), vuole [illegible] tre un Cassi di [illegible] ta Brigida andava a portare in dono una soma di vino ai muratori che lavoravano alla costruzione del Santuario, salendo per la ripida mulattiera, il mulo che portava i barili scivolò e cadde rotolando pel burrone per oltre ottanta metri. Recatosi l'impaurito padrone a ricercare l'animale nel fondo del baratro, trovò sani e salvi mulo e carico e da quel giorno, in memoria di questo prodigio, si istituì il pellegrinaggio dei muli al Santuario.

Ogni *mulatterìa* parte processionalmente dal proprio paese; è preceduta da un uomo a piedi che suona il tamburo durante tutto il percorso; vengono poi, a due a due, i muli e i cavalli coperti dei finimenti ornati d'ottone, con tutte le sonagliere e i pennacchi alla testiera: sono montati dai mulattieri, uno dei quali, nella prima pariglia porta un piccolo stendardo di seta con un'immagine sacra. La *mulatterìa* della pieve di Sant'Andrea a Doccia ha, per esempio, uno stendardo bianco con i quattro angoli rossi, e nel cen-

(1) N. PUCCIONI - *La Vallombrosa e la Val di Sieve Inferiore* - « Italia Artistica (81) » - Bergamo, Arti Grafiche, 1916.

***

Si dice, certo con un po' di esagerazione ma indubbiamente con un qualche fondo di verità, che il contadino toscano sia più attaccato alle proprie bestie che alle persone di sua famiglia, perciò niente di strano che bifolchi e mulattieri si rechino in pellegrinaggio, portando doni, alla Madonna del Sasso, per implorarne la benedizione sulle loro stalle. Queste processioni, dette *bifolcherìe* e *mulatterìe* assumono l'importanza di vere feste soltanto per quelle persone che vi sono direttamente interessate; i bifolchi vanno a piedi, senza le bestie, dietro lo stendardo della loro compagnia, spesso accompagnati da un tamburo; i mulattieri sempre a cavallo, e con una certa solennità. Ciascun popolo dei dintorni ha il giorno stabilito per la *mulatterìa*: così quel piviere d'Acone che fu rammentato da Dante manda la sua signorìa a cavallo e la *bifolcata* o *bifolcherìa* nella prima domenica dopo l'Assunzione: nella seconda domenica vanno le cavalcate di Lobaco, di Pagnolle, di Santa Brigida, del Fornello e di Doccia, nella terza domenica infine quelle di Monteloro, di Valle e di Montereggi.

La *mulatterìe* della Madonna del Sasso si dice che abbiano origine da un miracolo avvenuto nei dintorni della chiesa. La tradizione locale, da me raccolta al Fornello, e

tro, la immagine della Madonna. Poichè in questa parte del Valdarno non si usa di adoperare comunemente le cavalcature, e i muli e i cavalli servono soltanto da tiro e di rado da soma, i mulattieri montano senza sella, qualche volta sui basti, ma, più di frequente a bisdosso, tutt'al più con una semplice coperta. Ciascuna *mulatterìa* ha un capo che conduce la carovana e, in precedenza, dispone tutto per il pellegrinaggio. Il suono del tamburo e lo squillar delle sonagliere richiamano sulla via tutti i contadini del vicinato e spesso, durante il tragitto, viene offerto ai pellegrini qualche bicchier di vino, timido preludio di libazioni più copiose che, a notte fatta, nel ritorno, ispireranno poco liturgici canti, destinati a svegliare, nella quiete solenne, i latrati furiosi di tutti i cani dei casolari.

VEDUTA DEL SANTUARIO DELLA MADONNA DEL SASSO
(da una stampa della prima metà del sec. XIX).

***

Simili processioni di cavalli si fanno anche presso due Santuari dell'Abruzzo: alla Badia di Loreto Aprutino e a Bugnara, sul Ponte del Rivo.

In Loreto Aprutino la mattina stessa della gran processione del bue, la domenica di Pentecoste, come racconta l'ing. Spranger (1), alle 9.15: « lo scoppio di una mezza dozzina di mortaretti vicino al Convento dei Cappuccini ammonisce il popolo riunito che si approssima la « processione dei cavalli ». Questa processione che consiste dei mulattieri e dei vetturini del paese montati sopra cavalli addobbati e recanti bandiere, vien preceduta da una banda. La processione entra nel paese per il Largo Garibaldi, uno spazio aperto al piede della collina in vetta alla quale sorge il castello di Loreto, e, proseguendo per le strette e tortuose viuzze arriva al castello per la via di Borca. La processione si scioglie arrivando alla chiesa, dopo aver ricevuto la benedizione dell'Abate sui gradini della chiesa stessa ».

Lo scopo della *mulatterìa* della Madonna del Sasso, da quanto ha saputo, è un po' differente, perchè, mentre a Loreto Aprutino le cavalcature sono portate processionalmente fino alla Badia per ottenervi la benedizione dell'Abate, nelle *mulatterìe* del Sasso non si trova che l'ultimo residuo di cavalcate di signori che, un tempo, si recavano in gran gala, processionalmente al Santuario per offrir doni all'immagine miracolosa: sono perciò soltanto una parata della *signorìa* che si reca con maggior pompa a presentare al Santuario l'offerta.

A questo tipo di processione si avvicina dunque maggiormente la cavalcata che, in terra d'Abruzzi, si reca a Bugnara sul Ponte del Rivo, dove, come accenna anche il d'Annunzio (1) « più di cento giumenti, tra cavalli, asini e muli, carichi di frumento vanno in processione alla Madonna della Neve, i devoti cavalcano sulle some con serti di spighe in capo, con tracolle di pasta; e depongono ai piedi dell'imagine i doni cereali ».

Così, attraverso innumerevoli e misteriose radici profonde, si intrecciano e si compenetrano le origini di nostra stirpe per mezzo di antiche credenze e di riti che celebrano la devozione alla Terra Madre.

NELLO PUCCIONI.

(1) SPRANGER J. A. - *La processione di San Zopito a Loreto Aprutino.* - Archivio per l'Antropologia e la Etnologia - Vol. LI - (1921).

(1) D'ANNUNZIO G. - *Le novelle della Pescara* - Milano, Treves, 1902. — *Trionfo della Morte* - Milano, Treves, 1899.

CARROZZA A PAGAMENTO POSTICIPATO IN SERVIZIO A CLEVELAND.

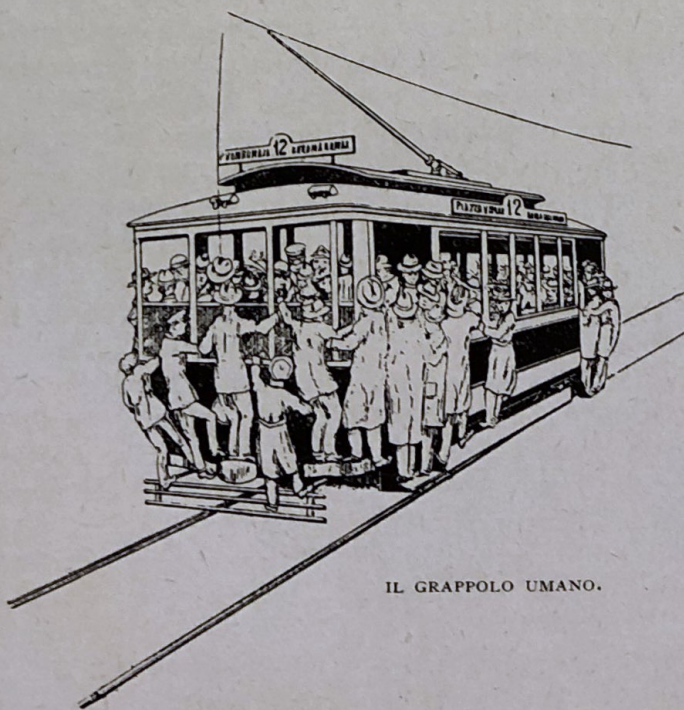
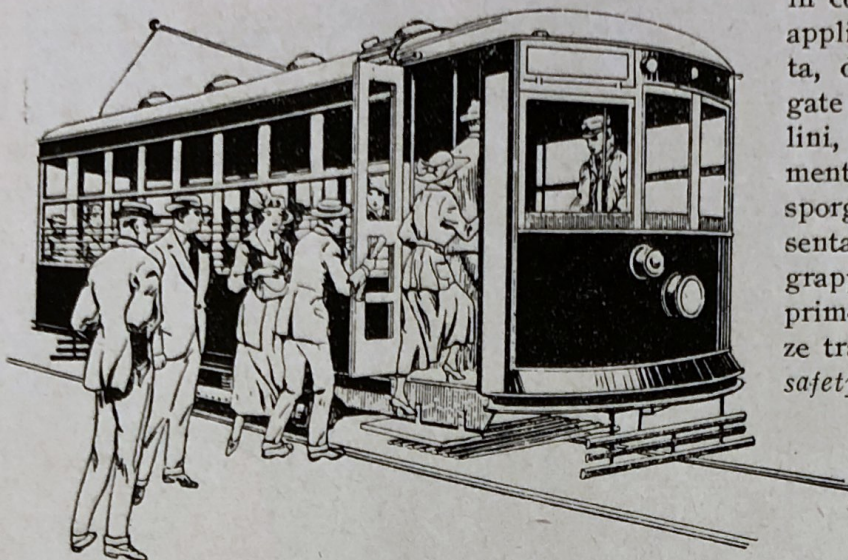
Tramvie elettriche moderne

Nel numero di luglio 1915 di questa *Rivista* facevamo una esposizione sommaria dei progressi avvenuti nel campo della trazione elettrica dal suo sorgere a quell'epoca ed annunciavamo che negli Stati Uniti d'America i servizi di trasporto con tramvie erano all'inizio di importanti riforme, dove le cambiate esigenze della vita moderna e le nuove condizioni create dalla guerra hanno fatto trasformare i concetti di esercizio ed i criteri costruttivi dei veicoli e degli impianti delle tramvie elettriche.

Il rapido estendersi delle città con il conseguente aumento delle popolazioni e del traffico, venivano creando serie e preoccupanti difficoltà ai dirigenti di questi importanti e ormai indispensabili mezzi di trasporto. In certe ore del giorno molte vie erano congestionate dal movimento di persone, di veicoli di ogni genere e grandi masse di pubblico chiedevano di essere trasportate nei vari centri, generalmente situati alla periferia e nel suburbio, e durante questi periodi avvenivano infortuni e danni.

La possibilità di aggrapparsi in ogni modo alle vetture tramviarie, sì da formare i così detti grappoli umani, ancora frequenti da noi, quell'altra di scendere e salire mentre il veicolo è in moto e la impossibilità da parte del personale di servizio di riscuotere tutti gli importi delle corse, portavano aggravi preoccupanti ai bilanci di esercizio e dati impressionanti nelle statistiche dei sinistri. La propaganda istruttiva per prevenire tutti questi inconvenienti non veniva ascoltata e fu necessario ricorrere a mezzi di prevenzione che mettessero nella impossibilità materiale di trasgredire quanto era prescritto per la sicurezza del movimento e per la incolumità del pubblico.

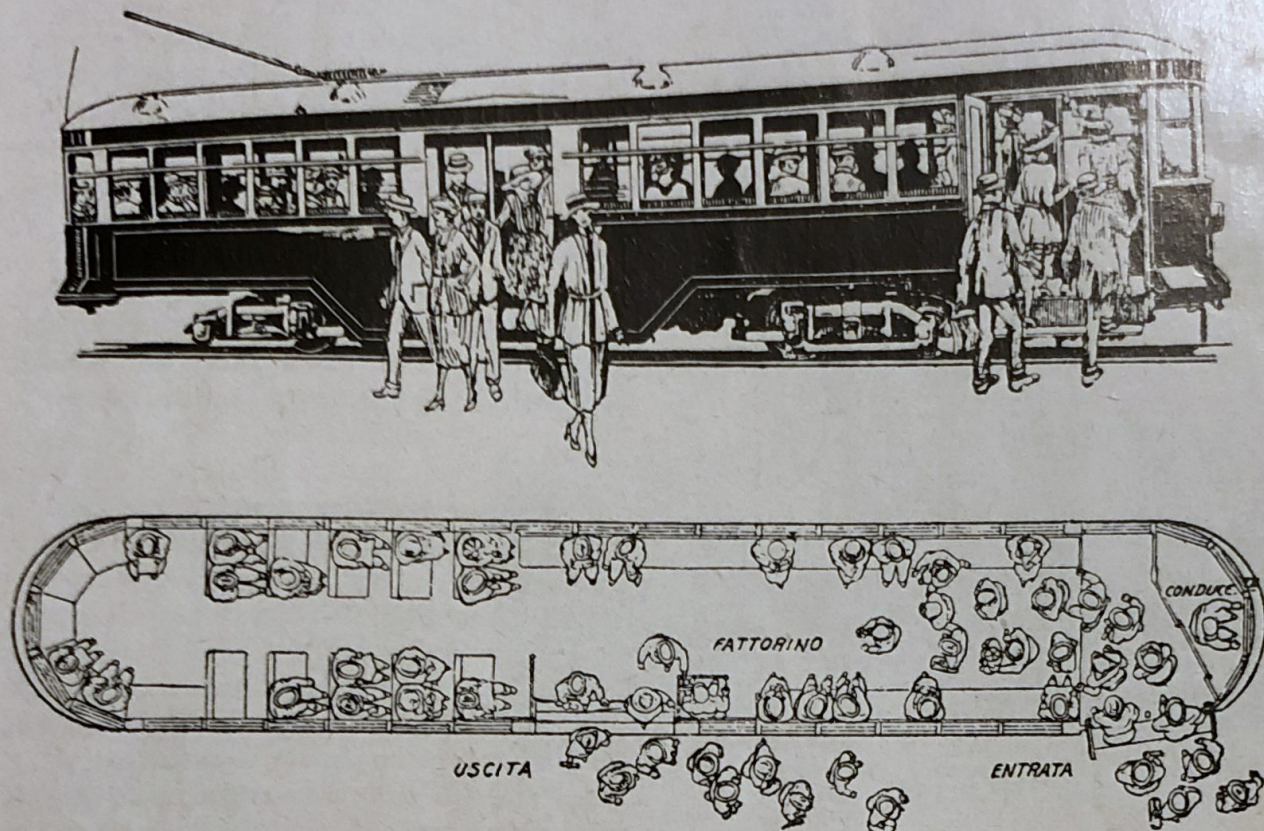
IL GRAPPOLO UMANO.

Le prime applicazioni di questi

COME SI COMPIE IL RICAMBIO DEI PASSEGGERI IN UNA CARROZZA SERVITA DA UN SOLO AGENTE.

mezzi, fatte sui veicoli delle tramvie di Montreal nel Canadà fin dal 1905 avevano un fine puramente economico e cioè quello di disciplinare il movimento dei passeggeri in modo tale che nessuno di essi sfuggisse al pagamento dell'importo della corsa. La piattaforma anteriore venne chiusa e soltanto per quella posteriore, dove fu applicato un riparo che la divideva in due vani, si effettuava il ricambio dei passeggeri. Da uno di questi vani il passeggero entrava, passava davanti al fattorino, pagava l'importo della corsa ed andava a prendere posto nell'interno; per scendere doveva passare dietro le spalle dell'agente e uscire per l'altro vano. I risultati furono ottimi, il sistema fu bene accetto dal pubblico e dal personale di servizio delle tramvie, e nel volgere di pochi anni fu adottato da molte aziende di diverse città americane.

Ma questa innovazione non eliminò la possibilità di salire o scendere con il veicolo in corsa, e in seguito fu ideato di applicare ai vani di entrata e uscita, delle porte snodate che, collegate meccanicamente con i predellini, fosse possibile chiudere nel mentre si alzavano i secondi. Ogni sporgenza esterna che potesse presentare un possibile mezzo per aggrapparsi fu tolta, e questo fu il primo passo verso le attuali carrozze tramviarie chiamate di sicurezza, *safety-cars*. Per arrivare agli odierni veicoli tramviari in uso negli Stati Uniti e perchè essi potessero corrispondere alle diverse condizioni topografiche delle città e alla variabile fluttuazione degli abitanti, si è passato attraverso a una grande serie di diverse applicazioni e di svariati tipi.

In un primo tempo fu pensato che, mettendo in circolazione delle grandi e capaci carrozze si sarebbe potuto risolvere il problema di trasportare quelle masse di pubblico che in certe ore del giorno affluivano nei diversi punti più movimentati della città. Questi nuovi veicoli furono costruiti completamente in acciaio per ridurre il loro peso al minimo possibile, ed avevano delle proporzioni grandiose; alcuni tipi con due piani potevano contenere oltre cento persone a sedere. Per ottenere un rapido ricambio dei passeggeri, per poter raggiungere quella necessaria rapidità di servizio e per prevenire i sinistri, le industrie meccaniche ed elettrotecniche, in completo affiatamento con quelle esercenti i trasporti, misero a disposizione di queste speciali apparecchi per la registrazione degli importi delle corse, per la chiusura e apertura automatica delle porte e dei predellini, per segnalazioni speciali, ecc. Fra i diversi sistemi esperimentati per regolare l'entrata e l'uscita dei passeggeri nell'interno delle vetture, quelli che diedero i maggiori risultati furono:

Quelli a pagamento anticipato (detti *pay-as-you-enter*): carrozze con una grande piattaforma centrale, divisa in tre vani; per il vano centrale i passeggeri entrano; pagano

CARROZZA DEL TIPO A PAGAMENTO POSTICIPATO (*da un'incisione della J. G. Brill di Philadelphia*).

l'importo della corsa all'agente che staziona al centro e l'uscita avviene fra i due vani laterali.

Carrozze con piattaforma centrale divisa in due vani, uno per l'entrata e uno per l'uscita.

Carrozze con due piattaforme estreme, dove il movimento si effettua in quella posteriore, secondo il senso della marcia, mentre quella anteriore rimane chiusa. Queste piattaforme sono anch'esse divise in due vani uno per l'entrata e uno per l'uscita.

Sistema a pagamento posticipato (detto *pay-as-you-pass*) o Peter Witt, dal nome dell'inventore che per primo lo applicò alle tramvie di Cleveland. Questo veicolo è del tipo a carrelli con cassa di grande capacità, con piattaforme agli estremi ed al centro. Ad ogni fermata il conducente fa azionare i meccanismi ad aria compressa che aprono le porte e abbassano i predellini corrispondenti ai rispettivi vani per l'entrata e per l'uscita. I passeggeri entrano per la piattaforma anteriore e si inoltrano verso l'interno della vettura per prendere posto; il pagamento della corsa viene fatto quando si passa davanti al fattorino che ha il suo posto fisso a a un fianco della piattaforma centrale. Quei passeggeri che hanno preso posto nella metà anteriore della carrozza pagheranno all'uscita perchè soltanto allora passeranno davanti all'agente, mentre quelli che si sono inoltrati nella metà posteriore, giunti a destinazione, scendono subito avendo già pagato quando sono passati davanti al fattorino. Questo sistema ha la principale caratteristica di ridurre al minimo il tempo occorrente per le fermate, non dovendo i passeggeri sostare in attesa che si compia l'operazione di pagamento come per i tipi a riscossione anticipata e permettendo di sfollare in breve tempo l'impaziente pubblico. Per questi particolari questo tipo di veicolo è ora giudicato come il migliore fra quelli di grande capacità.

I risultati della messa in circolazione di quei grandi carrozzoni, che a priori pareva una felice soluzione per soddisfare le nuove esigenze delle industriose città americane, non confermarono le previsioni perchè la sanzione della pratica fu negativa. I binari e le strade risentirono presto l'effetto del peso di queste grandi unità, e poco piacevole e anche dannoso era lo scuotimento che procuravano alle abitazioni adiacenti; per di più veniva constatato che, passate le ore di intenso traffico, per le rimanenti della giornata, questi veicoli circolavano semivuoti

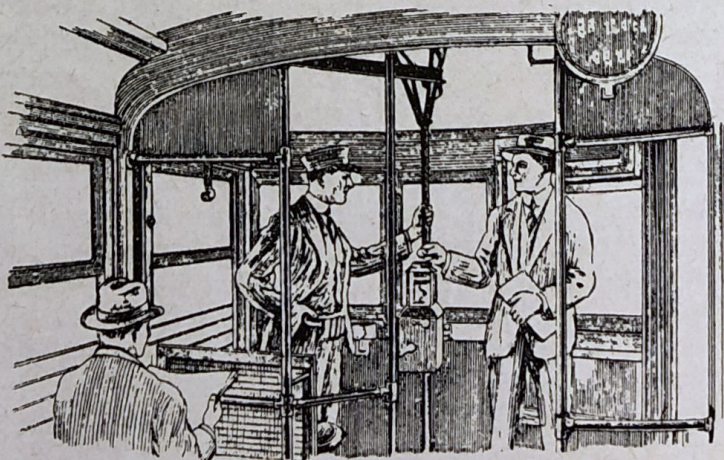
PARTICOLARI DEL MOVIMENTO DEI PASSEGGERI NELLE CARROZZE A UN SOLO AGENTE.

portando di conseguenza a un risultato economico disastroso. Fu necessario riformare ancora i criteri di esercizio, ricorrendo a veicoli della massima leggerezza e di capacità minore, mettendone un maggior numero in circolazione per non danneggiare il traffico e per poter ottenere un servizio più elastico e redditizio.

Eravamo già al 1916 quando, in seguito allo scoppio della grande guerra, cominciarono i rialzi nei costi dei materiali e della mano d'opera e poichè non era possibile elevare i prezzi delle corse oltre a un certo limite, per poter raggiungere le necessarie economie fu ritenuto indispensabile affrontare la situazione ricorrendo alle moderne risorse della tecnica industriale. Un fatto imprevisto fece sorgere il nuovo tipo di vettura tramviaria denominata *One-man-safety-car* e cioè carrozza di sicurezza con il servizio di un solo agente.

Un grande numero di proprietari di automobili pubbliche pensarono che, organizzando un servizio in concorrenza alle tramvie elettriche, avrebbero potuto ritrarre ottimi guadagni; ed infatti attuarono il loro piano disponendosi ai capi linea, offrendosi di trasportare il pubblico allo stesso prezzo praticato dalle aziende tramviarie. Naturalmente, essendo la velocità dell'automobile maggiore, e, potendosi abbreviare i percorsi, questo mezzo di trasporto veniva preferito specialmente dalle persone frettolose ed affaccendate, che in America sono in maggioranza, e fu tale la concorrenza che dopo un breve periodo molte società tramviarie dovettero consegnare i loro bilanci alle autorità tutorie e mettersi sotto il controllo di esse, non potendo più continuare con l'esercizio diretto, per le forti perdite subite.

Si deve all'ingegnere Birney la soluzione dell'intricato problema, con l'invenzione e la messa in servizio delle vetture a un solo agente, che hanno battuto la concorrenza delle automobili e salvato dal fallimento molte compagnie esercenti trasporti con tramvie. Questa nuova carrozza tramviaria è di tipo unificato, viene costruita in grandi serie, completamente in acciaio, eccettuate solo la copertura del tetto e qualche rivestimento interno; ha una capacità di 32 posti a sedere e pesa complessivamente 7 tonnellate (quelle di eguale capacità, tuttora in uso in Europa, pesano circa 11 tonnellate). È lunga circa 8 metri, larga m. 2.30, con carrello indipendente, avente ruote del diametro di 600 millimetri e due motori da 25 HP ciascuno. Tutto il servizio viene disimpegnato da un solo agente, nel seguente modo:

Nella piattaforma anteriore, rispetto al senso della marcia del veicolo, che è reversibile, su apposito sedile sta comodamente seduto il conducente che funziona anche quale fattorino. Egli ha a portata di mano tutti gli apparecchi di messa in moto, per gli arresti e le frenature e quelli per la riscossio-

COME SI EFFETTUA IL PAGAMENTO NELLE CARROZZE A UN SOLO AGENTE
(da un'incisione della J. G. Brill di Philadelphia).

ne degli importi delle corse. Quando il veicolo è fermo l'agente apre le porte ed abbassa i predellini, manovra che può essere fatta a mezzo dell'aria compressa o direttamente a mano. I passeggeri che devono salire, passando davanti all'agente introducono in apposita macchinetta registratrice la moneta o la speciale marca corrispondente al costo del tragitto da compiere, e vanno a prendere il loro posto nell'interno.

PARTICOLARE DELLA PIATTAFORMA DI USCITA DI UNA CARROZZA A PAGAMENTO POSTICIPATO. IL PAGAMENTO SI EFFETTUA PASSANDO DAVANTI ALL'AGENTE (*da un'incisione della J. G. Brill di Philadelphia*).

Compiuto il movimento, il conducente fa azionare nuovamente gli apparecchi che chiudono automaticamente le porte e alzano i predellini. È impossibile salire o scendere finchè le porte sono chiuse e i montatori alzati; come è impossibile eseguire la manovra di apertura e chiusura se la vettura non è completamente ferma. Il regolatore della corrente elettrica è collegato con i meccanismi di frenatura e la manovella di manovra è congegnata in modo da poter evitare qualsiasi inconveniente quando per una causa qualsiasi l'agente dovesse abbandonarla, perchè appena cessa la pressione della mano entrano in funzione i freni e le sabbiere, la corrente si interrompe e il veicolo si arresta. Tutto questo si compie automaticamente e simultaneamente.

LA MODERNA CARROZZA TRAMVIARIA DI TIPO UNIFICATO, COSTRUITA IN ACCIAIO E CON IL SERVIZIO DI UN SOLO AGENTE.

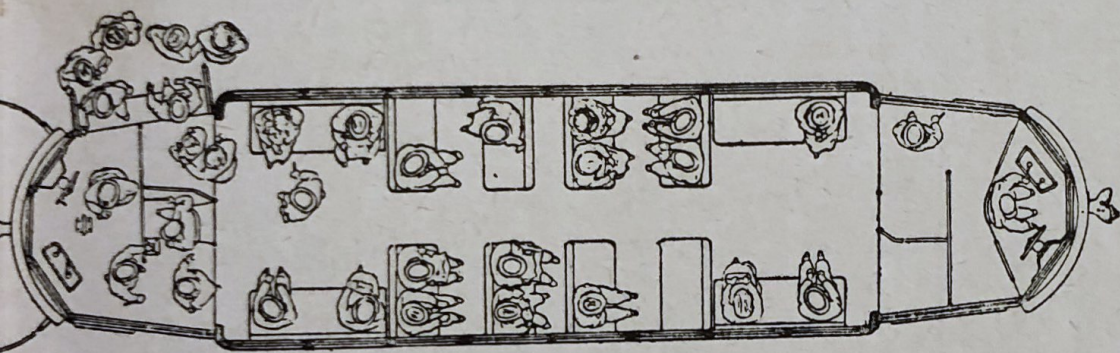
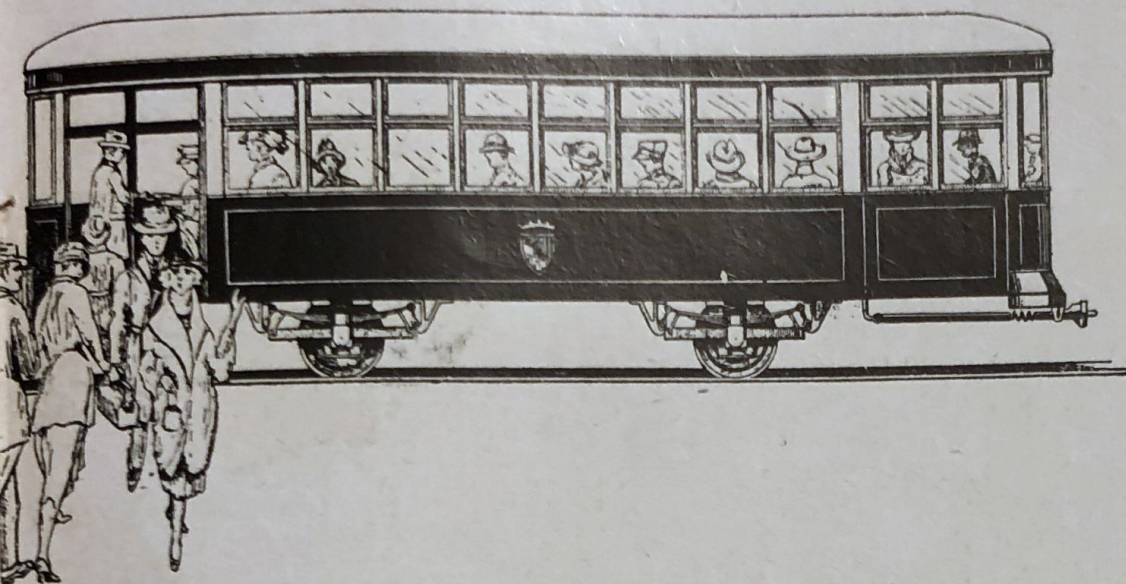
I vantaggi di questo nuovo veicolo sono evidenti. Con il perfezionamento dei particolari costruttivi e per il suo peso diminuito il consumo di corrente viene ridotto del 30 per cento. Con il servizio di un solo agente si ha un notevole risparmio nella mano d'opera. Per la sua leggerezza si ottiene un servizio più rapido, richiedendo un minor tempo per gli avviamenti e gli arresti, viene aumentato il numero dei percorsi e in complesso si ha una maggiore elasticità nel traffico ed un aumento negli incassi. Una quasi completa sicurezza e incolumità è garantita ai passeggeri e v'è quindi una forte diminuzione nelle cifre di oneri da pa-

garsi da parte delle Compagnie per infortuni e sinistri. Riscossione di tutti gli importi delle corse, ed infine minore costo di impianto e manutenzione, essendo il veicolo di tipo unificato e di costruzione robusta. In certi casi il complesso delle economie che si realizzano in confronto dei vecchi sistemi può raggiungere il 50 % con una media generale del 46 %.

In Europa questi veicoli si stanno esperimentando a Londra e ad Arnhem (Olanda). A Londra sono in servizio tipi normali acquistati in America e ad Arnhem sono state trasformate delle vetture già esistenti. Il direttore di quel servizio tramviario, preoccupato per le disastrose condizioni economiche che si andavano manifestando nei risultati di esercizio, pensò di esperimentare i sistemi moderni già in uso oltre Oceano, ed i risultati ottenuti sono molto interessanti perchè sfatano completamente il supposto preconcetto che da noi non siano attuabili certe innovazioni americane; specialmente se si tiene conto che Arnhem è situata in un centro commerciale e agricolo di cui la popolazione non presenta caratteristiche diverse da quelle di altri centri in Europa.

TRENO TRAMVIARIO, MOTRICE E RIMORCHIATA MUNITE DEI DIS

Ad Arnhem, in seguito agli aumenti delle paghe, alla riduzione delle ore di lavoro, ecc. il costo di esercizio per vettura chilometro passa da centesimi (olandesi) 14 1/2 nel 1914 a 51 nel 1920, mentre il prezzo delle corse subì l'aumento da centesimi 7 1/2 a 10 sulle linee di città e da centesimi 15 a 20 su quelle del suburbio. Aumentando ancora il prezzo delle corse si avrebbe avuto per conseguenza una forte diminuzione di traffico perchè fino ad un certo limite il pubblico si serve della tramvia, ma quando il costo dei biglietti è eccessivo, per i piccoli tratti preferisce andare a piedi e usa la tramvia solo per i lunghi percorsi. Non rimaneva che ricorrere alle economie di esercizio, ed in via esperimentale furono trasformate tre vetture del tipo piccolo a due assi (18 posti

CARROZZA TRAMVIARIA AMERICANA DI GRA
COSTRUITA IN ACCIAIO. IL SERVIZIO PUÒ ES
CASI DA DUE, OPPURE DA

...SPOSITIVI DI SICUREZZA E PER IL PAGAMENTO ANTICIPATO.

a sedere e 14 in piedi) seguendo per quanto fosse possibile i moderni criteri adottati negli Stati Uniti.

I costi per il fattorino e il conducente (per veicolo e per anno), comprendenti le paghe, il fondo pensione, le sostituzioni durante i giorni di riposo, le ferie, i premi per infortuni, assicurazioni e malattie si aggirava intorno ai seimila fiorini. Con le nuove carrozze servite da un solo agente questo costo ha subito una riduzione del 40 % in media e si ritiene che possa essere ancora passibile di miglioramento.

...RANDE CAPACITÀ, DI TIPO UNIFICATO E ... ESSERE DISIMPEGNATO A SECONDA DEI ... DA UN SOLO AGENTE.

Queste cifre dovrebbero far pensare seriamente gli esercenti i nostri servizi di trasporti, che da queste innovazioni potrebbero ritrarre rilevanti benefici e risolvere molti problemi di carattere economico che travagliano le nostre aziende tramviarie. Senza incontrare spese eccessive ad Arnhem, si sono adattate delle vecchie vetture che ora presentano tutti i requisiti di sicurezza e di funzionamento come quelle americane. La manovra delle porte e dei predellini viene eseguita meccanicamente, e per ottenere l'arresto di sicurezza nel caso che il conducente tolga la mano dalle manovelle di manovra è stata applicata una molla all'asse verticale del regolatore della corrente; molla che durante la messa in marcia si avvolge mettendosi in tensione per essere sempre pronta a riportare l'asse del regolatore sul punto di arresto se per una causa qualsiasi questo rimanesse libero.

Per la riscossione degli importi delle corse, si usa il sistema a biglietti, non trovando conveniente per sole tre vetture far costruire apposite macchinette automatiche del tipo americano e adatte per le monete olandesi. L'agente di servizio sulla vettura è provvisto di uno o due blocchi di 250 biglietti ciascuno, e ad un certo numero di questi, durante le soste ai capolinea, marca la data e l'ora.

Nei primi tempi quando il pubblico non era ancora bene al corrente di questa innovazione, capitava che per causa di qualche passeggero che non aveva il denaro contato e pronto per pagare la corsa, il movimento

INTERNO DI UNA MODERNA CARROZZA TRAMVIARIA AMERICANA. IN FONDO A SINISTRA IL POSTO PER L'AGENTE; AL CENTRO LA MACCHINETTA AUTOMATICA PER RACCOGLIERE E REGISTRARE GLI IMPORTI DELLE CORSE (*fotografia della St. Louis Car. Co.*).

di entrata ed uscita riuscisse un po' lento, ma poi, in considerazione dei molteplici benefizi che porta il sistema, il pubblico stesso si è prestato per coadiuvare l'opera del personale delle tramvie e si è potuto ridurre da 10 a 8 minuti il tempo impiegato fra una corsa e l'altra.

Un giornalista corrispondente di uno dei principali quotidiani olandesi che ha seguito da vicino gli esperimenti, ha esaminato la questione in tutti i suoi aspetti e ne ha riportato ottime impressioni. Ha controllato il tempo che impiegano i passeggeri per entrare ed uscire, visitato i punti di traffico più intenso, parlato con conducenti e con persone del posto. In primo luogo egli apprezzò i vantaggi pratici dell'impossibilità di salire o scendere mentre il veicolo è in moto. Non vi è dubbio, egli dice, che per il ricambio dei passeggeri si richieda in un primo periodo un po' più di tempo di prima, ma questo è causato dalla inesperienza del pubblico; quando tutti hanno compreso il sistema vi si uniformano e coadiuvano il personale nell'intento che il servizio si compia sollecito, perchè questa innovazione porta molteplici benefici che vengono risentiti da tutta la collettività. Infatti i passeggeri interrogati furono tutti dello stesso parere: che ogni ritardo dipendeva da loro stessi e che ognuno avrebbe in seguito contribuito ad evitarne le cause.

È importante notare che l'azienda di Arnhem in seguito ai risultati ottenuti, decise la trasformazione di tutto il suo materiale mobile con il sistema a un solo agente.

Sulle vetture di tipo piccolo il movimento avviene da una unica piattaforma e su quelle di maggiore capacità (24 posti a sedere e 25 in piedi); i passeggeri entrano per la piattaforma anteriore, passano davanti al conducente, pagano e a fine di corsa scendono per la piattaforma posteriore. Anche per questi tipi, apparecchi elettrici e meccanici fanno funzionare le porte e i predellini e perchè dalla piattaforma posteriore non sia possibile entrare, essendo esclusivamente destinata all'uscita, si applicano dei dispositivi speciali che possono essere del tipo dei conta persone (*tourniquets*) oppure certi cancelli a pantografo studiati opportunamente per questo scopo.

Negli Stati Uniti si può ritenere che in definitiva i tipi più moderni di veicoli tramviari che vengono attualmente costruiti sono così suddivisi:

Per le arterie con intenso traffico; carrozze a due agenti del tipo a pagamento posticipato (*pay-as-you-pass*). Sole motrici o treni di motrice e vettura rimorchio, a due

agenti del tipo a pagamento anticipato (*pay-as-you-enter*). Per le arterie di traffico medio, motrici a due agenti dei tipi precedenti ma di minore capacità, oppure quelle di tipo unificato di grande capacità che possono essere servite a seconda dei casi e delle esigenze del traffico con due o con un solo agente. Per le piccole città o linee di traffico limitato viene usato esclusivamente il caratteristico veicolo a un agente (*One-man-light-weigh safety-car*) dei quali sono già in servizio alcune migliaia.

LA CARROZZA MOTRICE IN SERVIZIO A ROMA.

Con l'applicazione dei moderni criteri costruttivi e sostituendo all'acciaio il legno si sono ottenute delle rilevanti riduzioni nei pesi. Le casse dei veicoli, da kg. 235 che pesavano nel 1907, sono ridotte a kg. 100 per ogni posto di capacità. Rispetto al loro volume il peso si è ridotto da kg. 1200 a kg. 850 per ogni metro cubo di contenuto. Il peso dei carrelli, dal 35 % di quello dell'intero veicolo è disceso al 20 %. Quello degli equipaggiamenti elettrici da kg. 28 a kg. 18 per ogni HP, e in complesso il peso dell'intero veicolo rispetto al volume della cassa è stato ridotto da kg. 3065 a kg. 1765 per metro cubo, e nella stessa proporzione è diminuito quello per ogni posto di capacità che da una media di kg. 450 è sceso a kg. 250.

Il pagamento della corsa, nelle linee a tariffa unica si effettua introducendo la moneta o una corrispondente marca in una macchinetta automatica (*fare-box*). Con un giro di un'apposita manovella, l'agente fa funzionare la macchinetta che registra gli importi delle corse e il numero di esse. Per le linee a zone un altro tipo di macchinetta distribuisce i biglietti sui quali trovasi segnata la data, l'ora, la stazione di partenza e quella di destinazione. Per le linee a tariffa mista vengono usate contemporaneamente le due macchine di diverso tipo.

Sono attualmente nel loro pieno sviluppo di applicazione altri importanti mezzi di trasporto complementari e ausiliari, che vengono eserciti dalle stesse Compagnie tramviarie americane: essi sono gli autobus con motore a scoppio e le cosiddette filovie. Quando per l'elevato costo dei materiali non è conveniente eseguire l'impianto completo

AUTOBUS DI TIPO AMERICANO, CON IL SERVIZIO DI UN SOLO AGENTE (*fotografia della Fifth Avenue Coach. Co. di New York*).

UNA CARROZZA DI ARNHEM (OLANDA) TRASFORMATA PER IL SERVIZIO CON UN SOLO AGENTE.

di un servizio tramviario, specialmente per certe diramazioni o per piccoli centri, vengono usati questi semoventi che maggiormente possono corrispondere per ottenere un esercizio abbastanza economico. Con questo mezzo le compagnie tramviarie possono soddisfare le esigenze del traffico con risultati soddisfacenti e possono rilevare degli importanti dati statistici di movimento e di resa che serviranno di base per lo studio dell'eventuale successivo impianto di tramvia (1). Poichè questi veicoli stradali sono costruiti con gli stessi criteri delle carrozze tramviarie, e cioè il servizio viene espletato da un solo agente con il sistema del pagamento anticipato, si ottiene anche lo scopo di abituare il pubblico a queste innovazioni, fatto importante che sarà poi a tutto beneficio del servizio tramviario avvenire.

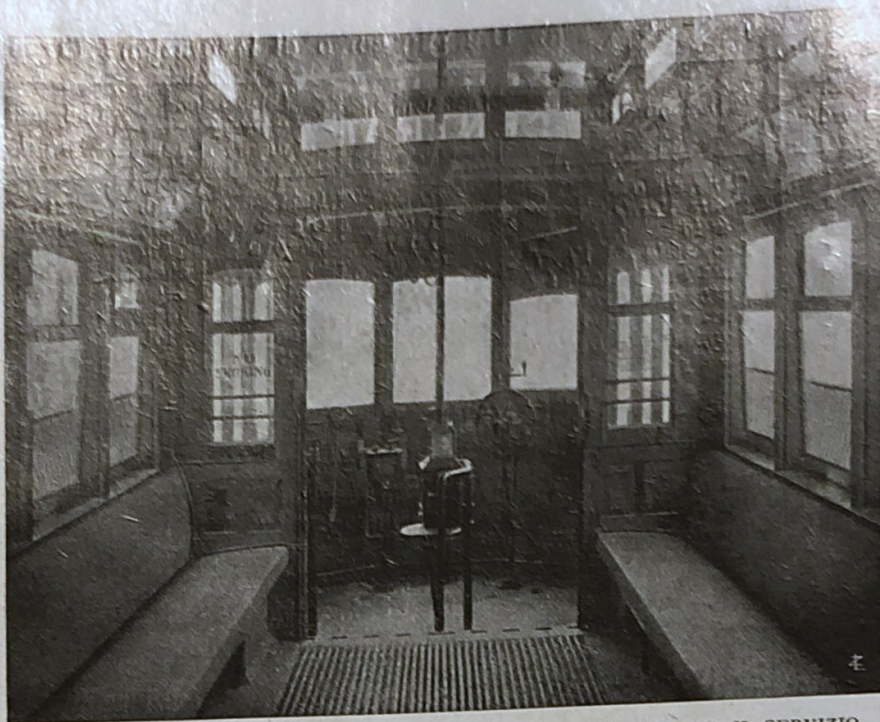
In Italia e precisamente a Roma nel 1919 fu messo in circolazione un treno tramviario composto di motrice e rimorchio, munito dei dispositivi di sicurezza e per il pagamento anticipato, ottenuto dall'adattamento di veicoli già esistenti. Il movimento di entrata e uscita dei passeggeri si compie nella piattaforma posteriore della motrice e in quella anteriore della rimorchiata. I fattorini stanno seduti nel centro di queste piattaforme, che sono divise da 2 vani uno per l'entrata e uno per l'uscita, con una manovella a portata di mano fanno azionare meccanicamente le porte ed i predellini ad ogni fermata e distribuiscono i biglietti ai passeggeri che entrano. La piattaforma anteriore della motrice rimane chiusa e il conducente non viene in alcun modo distratto, e durante la corsa essendo chiuse anche tutte le altre porte e alzati i predellini non è possibile salire o scendere e nemmeno aggrapparsi.

Il pubblico ed il personale delle tramvie accettarono benevolmente il nuovo sistema che tuttora funziona, ma mancando l'interessamento dei dirigenti e delle autorità, l'esperimento che avrebbe dovuto essere esteso ad un maggior numero di veicoli e per diverse linee contemporaneamente, è rimasto allo stato iniziale.

TRAMVIE DI MISSOULA. ALTRA CARROZZA DI VECCHIO TIPO TRASFORMATA PER IL SERVIZIO CON UN SOLO AGENTE.

---

(1) Questa assennatissima norma prudenziale dovrebbe trovar largo uso anche in Italia. Prima di costruire una tramvia o, peggio, una ferrovia si *sondi* il pubblico con la istituzione d'un servizio d'auto.

Non vi è alcun dubbio che dal nostro Paese siano partiti tutti i concetti fondamentali della civiltà umana, ma è anche vero che altri hanno saputo trarre maggiori benefici da quegli insegnamenti e da quell'esperienza che fu nostra prerogativa. L'esempio più tipico ci è dato dall'America, dove per merito di uomini di volontà, venuti dall'Europa, in poco più di un mezzo secolo a questa parte, si è compiuto un vero miracolo in fatto di progresso industriale. Grandi estensioni di terre sono state valorizzate, enormi città sono sorte, la macchina è diventata l'ausilio di ogni manifestazione della vita, nella coltivazione dei campi, nell'interno delle fattorie, nelle case, nelle industrie, negli uffici e in ogni altro ramo dell'attività umana. Sono oramai sfatati i preconcetti che l'uso delle macchine porti per conseguenza la disoccupazione; la macchina è un grande mezzo di civilizzazione perchè sostituisce l'uomo nel lavoro pesante, contribuendo alla sua elevazione fisica, morale ed economica. Con la applicazione delle macchine e dei moderni criteri di ordinamento si riducono i costi delle materie; ne segue un aumento della richiesta e del consumo; e il fenomeno della disoccupazione decresce.

INTERNO DI UNA CARROZZA DI VECCHIO TIPO TRASFORMATA PER IL SERVIZIO A UN SOLO AGENTE. AL CENTRO IL SEDILE PER IL CONDUCENTE, LA MACCHINETTA PER GLI IMPORTI DELLE CORSE. A SINISTRA GLI APPARECCHI DI MANOVRA.

Per il nostro avvenire noi dobbiamo seguire quello che si fa nelle altre nazioni progredite e non è detto che dobbiamo copiare esattamente i sistemi, ma prenderne gli insegnamenti per applicarli adattandoli alle nostre condizioni di vita.

MARIO MANDELLI.

LA NOSTRA MARINA MERCANTILE NEL 1922

Riportiamo, da statistiche ufficiali, alcuni dati interessanti intorno allo sviluppo della marina mercantile italiana. Negli ultimi otto anni essa ha toccato le seguenti cifre:

	N.	Stazza netta tonn.	Portata tonn.
Navi a vapore al 31 dicem. 1914	644	934.396	1.958.838
Navi a vapore al 31 dicem 1918	408	1.039.720	2.277.436
Navi a vapore al 30 giugno 1922	868	2.539.833	3.367.121

La nostra marina d'oggi è dunque quasi il doppio di quella dell'ante-guerra, ed alla data 30 giugno 1922 vi erano in costruzione 78 altre navi per complessive tonn. 516.836 di portata, per modo che se saranno ultimate avremo: Navi a vapore N. 946 per complessive tonn. 3.885.947 di portata; il doppio dell'ante-guerra!

Il 1922 vide entrare in servizio nuove unità per il rinnovo del materiale misto e transoceanico, mentre un secondo nucleo è in via di costruzione e di allestimento ed entrerà per buona parte in linea nel corrente anno.

Le statistiche che seguono riproducono la situazione:

a) Unità entrate in servizio nel 1922 (Transatlantici)

N. d'ordine	Denominazione	Dislocamento	Luogo di costruzione	Velocità nodi	Lunghezza metri	Passeggeri	Armatore
1	*C nte Rosso*	21.000	Glasgow	21	180	2500	Lloyd Sabaudo
2	*Giulio Cesare*	27.000	Walsend	20	194	2500	Navigaz. Generale Italiana
3	*Cesare Battisti*	12.000	Sestri P.	15 1/2	130	—	Transatlantica Italiana
4	*Pincio*	10.000	Rotterdam	—	—	—	Lloyd Latino

b) Unità in corso di lavorazione (Transatlantici)

N. d'ordine	Denominazione	Dislocamento tonn.	Costruzione		Lunghezza metri	Passeggeri	Armatore
			Luogo	Stato			
1	*Caracciolo*	27.000	Baia	all.	215	4000	Navigaz. Generale Ita[illegible]
2	*Conte Verde*	21.000	Glasgow	all.	180	2500	Lloyd Sabaudo
3	*Duilio*	27.000	Genova	all.	194	2500	—
4	*Leonardo da Vinci*	12.000	Spezia	costr.	130	—	Transatlantica Italiana
5	*Giuseppe Mazzini*	12.000	idem	idem	130	—	"
6	*Francesco Crispi*	12.000	idem	idem	130	—	"
7	*Nazario Sauro*	12.000	Genova	all.	130	—	"
8	*Ammiraglio Bettòlo*	12.000	Sestri P.	costr.	130	—	"

c) Navi miste (FF.SS.)

N.	Denominazione	Lunghezza m.	Entrata
1	*Città di Sassari*	100	in servizio
2	*Città di Palermo*	100	in costruzione
3	*Città di Catania*	100	in costruzione

Pure nel 1922 si è costruito a Castellammare di Stabia il nuovo *ferry-boat* « *Scilla* » in sostituzione di quello affondato nel 1917.

Meno notevole, data la crisi economica, è stata la costruzione di unità da carico.

Unità da carico entrate in servizio

N. d'ordine	Denominazione	Stazza netta tonn.	Costruttore	Armatore
1	*Adriana* (motonave)	2500	Cantiere Pietraligure	Vitulli Montaruli - Genova
2	*Sturla*	634	Cantiere La Foce	Odero & C. Genova
3	*Rapallo*	3842	Cantiere Riva Trigoso	Soc. Esercizio Bacini - Genova
4	*Superga*	3842	idem	idem
5	*Fulgor*	3815	Cantiere della Spezia	La Columbia - Genova
6	*Piombino II*	3500	Cantiere di Piombino	Lloyd Mediterraneo - Genova
7	*Savoia*	3500	Cantiere di Monfalcone	Cosulich - Trieste

Ben si intende che nello specchio suddetto sono solo accennate le maggiori unità da carico di nuova costruzione entrate in linea in n. di 7, di cui 1 motonave (*Adriana*) e n. 3 cisterne-petroli (*Fulgor, Rapallo* e *Superga*). Le principali unità rimaste in costruzione sono:

		portata tonn.	
Vapore	*Volsinio*	8000	(Sestri P.)
"	*Ferento*	8000	(")
Cisterna	*Capena*	8000	(Cornigliano)
Motonave	*Faleria*	8000	(Spezia)
Motocisterna	*Lanuvio*	8000	(")
Cisterna	*Vigor*	8900	(")
Frigorifero	*23*	8000	(Taranto)
"	*24*	8000	(")
Vapore	*104 Standard*	8000	(Voltri)
"	*Somarello*	8000	(Livorno)

oltre a numerose altre di minore importanza.

La nostra marina mercantile nel 1922 ha subito qualche perdita di unità di notevole importanza e di costruzione recente, per fatti occorsi in navigazione; altre unità di costruzione vecchia furono demolite, ma in complesso trattasi di un numero limitato di navi, di cui le principali sono le seguenti:

a) Unità demolite

1. Vapore misto *Orione* del 1883 di Genova
2. " *Brunette* del 1880 di Trieste
3. " *Elektra* del 1880 di Trieste

b) Unità perdutesi in mare

N. d'ordine	Denominazione	Stazza netta tonn.	Anno costruzione	Armatore	Sinistro
1	*Eugenia*	703	1880	Avv. Dragone - Napoli	affondato (Ischia)
2	*Monte Grappa*	4684	1919	Nav. Libera Triestina	" (Atlantico)
3	*Rovigno*	2547	1902	Società "Roma"	incagliato (Brasile)
4	*Teti*	3178	1921	"La Lucania" - Napoli	affondato (Azzorre)
5	*Matilde Peirce*	1918	1908	F.lli Peirce - Napoli	naufragato (Trapani)

Con la demolizione dell'*Orione*, l'ultimo dei tre (*Sirio* tragicamente affondato a Capo Palos, *Perseo* affondato in guerra) ha avuto fine la serie dei primi transatlantici italiani, tanto famosi ai loro tempi, mentre entravano in servizio i primi grandiosi transatlantici (*Conte Rosso* e *Giulio Cesare*) e si costruiva a Lavagna una delle più grandi navi cementizie: il motoveliero *Perseveranza* di 75 m. di lunghezza e 2 motori da 180 HP.

UGO M. CASTAGNA.

IMMAGINI D'ITALIA

Due concorsi fotografici

A Torino la Camera di Commercio e Industria ha indetto per il prossimo maggio un'*Esposizione internazionale di fotografia, ottica e cinematografia:* ed ha invitato il Touring a dare alla iniziativa qualche sua partecipazione.

Ora il Touring, che di regola non può associarsi alle molte e pur importanti manifestazioni di tal genere, perchè troppo numerose, ha creduto di fare in questo caso una eccezione, promuovendo presso l'Esposizione stessa due distinti concorsi: uno per serie di fotografie atte a illustrare organicamente *qualche punto della Guida d'Italia del T. C. I.*, nella parte già pubblicata; l'altro, pure per serie di fotografie atte ad illustrare bellezze, curiosità naturali, edifici monumentali, ecc. *limitatamente all'Italia meridionale o alle Isole.*

Le finalità del concorso sono due: l'una riguarda le *cartoline postali illustrate,* intorno alle quali esce ora per le stampe un'interessante relazione presentata lo scorso aprile dall'avv. Doro Rosetti alla riunione del *Comitato Nazionale per la Difesa dei Monumenti e dei Paesaggi Italici.* Egli lamenta in quel suo accurato studio la mancanza di tale efficacissimo mezzo di propaganda per un gran numero delle nostre bellezze paesistiche: peggio ancora, l'inconsapevole denigrazione di molte fra esse per l'incapacità di chi le ritrasse fotograficamente o la deficienza di mezzi tecnici nella riproduzione fototipica. Ognuno che ha viaggiato, pur in luoghi bellissimi, ha dovuto spesso rinunciare al piacere di far partecipare altri, almeno per immagine, ai propri godimenti visivi, trovandosi di non poter disporre se non di cartoline in cui le montagne parevano bodini di spinaci e il cielo salsa di pomodoro.

Ora, prima condizione per aver una buona cartolina illustrata, sia in nero, sia in tricromia, è quella di aver delle buone fotografie, ben scelte per la posizione, gli effetti di luce, il tempo di posa, ecc. Col nostro concorso cerchiamo di suscitare una gara, che speriamo dia qualche buon risultato.

L'altro intento è di procurare buone illustrazioni a questo periodico. Esso ha, per questo riguardo, una riputazione ben stabilita.

L'illustre senatore Molmenti ci scriveva, proprio di questi giorni: « La *Rivista* del Touring, alla quale le consorelle guardano *per le illustrazioni* con mal celato timore di concorrenza.... ».

E il giudizio dell'eminente scrittore e artista è confermato dall'opinione generale. Ma i lettori non sanno quanta pena ci costi talvolta la ricerca di quelle illustrazioni che adornano le nostre pagine! E soprattutto non sanno come talvolta si debba rinunciar a pubblicare qualche scritto che pur sarebbe pregevole, perchè accompagnato da illustrazioni non corrispondenti alle nostre esigenze e alle nostre tradizioni. *Noblesse oblige.*

Nè si tratta sempre (in materia paesistica) di luoghi mal noti o poco frequentati. Abbiamo sul tavolo da tempo un buon articolo del prof. Sina illustrante il lago d'Iseo. Ma neppure a lui, che pur ci vive e lo conosce palmo a palmo, fu possibile darci finora un buon materiale illustrativo, a corredo dello scritto: tanto che ora s'è risolto di ingaggiare un fotografo e fargli dare dalla Società di Navigazione i mezzi, perchè vada perlustrando le rive del Sebino e ritraendone le pur note bellezze.

Codesta lacuna si presenta ancor più grave per l'Italia Meridionale e le isole, che hanno bellezze da vendere, ma inedite in gran parte. Ci duole di richiamare l'attenzione dei lettori sur una nostra deficienza: il bell'articolo di Manfredi Porena su « Noto e la Cava Grande » (pag. 247) non è illustrato che per metà; perchè, per l'appunto, non ci riescì di avere presentabili fotografie della Cava Grande.

E se ci mettessimo sulla via degli esempî, potremmo moltiplicarli a volontà. Ecco perchè mandiamo, per mezzo dell'Esposizione di Torino, un caloroso invito ai nostri fratelli d'oltre il 42° parallelo (circa) perchè ci diano in copia buone fotografie dei tanti soggetti inesplorati: e insisteremo anche dopo l'esito del concorso per ottenere sempre nuovi saggi che accompagnino le ispirazioni degli scrittori o magari le facciano sorgere.

Intanto ecco le

NORME DEL CONCORSO:

I.

Il Touring Club Italiano mette a disposizione del Comitato ordinatore dell'Esposizione internazionale di fotografia ottica e cinematografia promossa dalla Camera di Commercio Industria e Lavoro di Torino: 2 medaglie d'oro e 10 medaglie d'argento per un concorso tra fotografi professionisti o dilettanti che presentino una o più serie di non più di dodici e non meno di otto fotografie atte a illustrare organicamente qualche punto della *Guida d'Italia del T.C.I.* e precisamente dei volumi pubblicati a tutto il 1922, con preferenza per gli itinerari meno noti e per i quali non esistano già in commercio serie pregevoli di cartoline illustrate.

1° — I concorrenti dovranno fare esplicita menzione, nell'inviare le loro fotografie, che essi intendono di presentarle al concorso coi premi istituiti dal Touring e che, per il solo fatto di inscriversi al concorso, ne accettano le norme qui esposte e le decisioni della Commissione di cui all'art. 3.

2° — Le fotografie di formato non inferiore al 9×12, devono essere tali da prestarsi opportunamente alla riproduzione fotomeccanica nel formato di cartolina postale.

3° — Giudicherà del concorso una Commissione di tre membri, di cui due eletti dalla Giunta esecutiva dell'Esposizione ed uno designato dal Touring Club.

La Commissione ha la facoltà di conferire solo parte dei premi — o anche di non conferirne, ove non ne riconosca degna alcuna delle serie esposte.

4° — Gli autori delle serie, anche premiate, ne conservano la proprietà artistica. Se però il Touring desiderasse di pubblicare nella sua Rivista *Le Vie d'Italia*, come saggio o come illustrazione di articoli procurati dalla Redazione, qualche serie, anche in parte, gli autori gli forniranno, a sua richiesta, una copia delle positive esposte, ricevendo un corrispettivo di L. 10 per ogni fotografia di formato inferiore al 13×18 e di L. 15 per quelle di formato non inferiore al 13×18.

In tal caso, la Rivista *Le Vie d'Italia* avrà la precedenza, per un anno, a partire dalla data di chiusura del concorso, nel diritto di pubblicazione delle dette fotografie.

5° — Se, a cura del premiato, le fotografie fossero destinate a formare delle serie di cartoline illustrate, queste potrebbero portare sul lato dell'indirizzo la sigla del Touring o altra indicazione che accennasse al premio conseguito: ma solo dopo di essere state collaudate dal Touring per quanto riguarda la perfetta riproduzione fotomeccanica.

II.

Eguali premi, con eguali norme il Touring mette a disposizione per altro concorso tra fotografi professionisti o dilettanti che presentino *una o più serie* di non più di dodici e non meno di otto fotografie atte a illustrare organicamente qualcuna fra le bellezze e curiosità naturali, gli edifici monumentali o pittoreschi, le rovine, i prodotti di industrie locali caratteristiche, i procedimenti delle industrie stesse, oggetti di scavi, costumanze, feste tipiche, ecc.: *limitatamente però all'Italia Meridionale e alle isole.* Anche per questo concorso le fotografie debbono riferirsi a cose che, per essere remote dai consueti itinerari turistici o per non essere ancora state notoriamente ritratte o ben ritratte, presentino a giudizio della Commissione una sufficiente novità od originalità.

Un bell'esempio di propaganda turistica collettiva

A cura delle *Pro Loco* del Senese, delle quali è attiva parte il nostro benemerito Capo Console di Siena nob. Giuseppe Camajori, è stata iniziata una attiva opera di propaganda collettiva tendente ad attirare verso Siena ed i suoi magnifici dintorni maggior copia di turisti, italiani e stranieri. Di fronte al non sacro egoismo (e, diciamolo pure, alla «ristretta veduta») di molti albergatori od uomini di turismo italiani che credono sterile ogni propaganda che non abbia se non lo scopo unico e diretto di clamanza della propria casa o del proprio piccolo centro, l'iniziativa senese merita ogni plauso ed incoraggiamento. Del bel cartello, che riproduciamo rimpicciolito, si stanno affiggendo copie negli alberghi e nei luoghi di ritrovo di tutt'Italia e si sta approntando una edizione speciale per l'estero: in esso, con nobile forma d'arte, sono ricordate alcune fra le gemme che fanno corona a Siena: S. Gimignano dalle belle torri, Pienza quattrocentesca, Montepulciano, Montalcino, Colle d'Elsa, la Val d'Orcia, Monte Oliveto, S. Antimo, San Galgano. Molte di quelle località i lettori di *Le Vie d'Italia* conoscono per l'illustrazione fattane sulla *Rivista;* di tutte — e di altre minori sparse nella regione che fa capo a Siena, culla d'arte e di mistico amore — discorrerà il volume in corso di stampa della nostra *Guida dell'Italia Centrale*, che seconderà potentemente le belle iniziative degli amici senesi.

SIENA

LA CITTÀ DEI SOGNI, CONSERVA NEI PALAZZI, NELLE CHIESE, NELLE STRADE RICCHE I COLORE, PIENE DI SUGGESTIONE PROFONDA, LA SUA ANIMA MEDIOEVALE ASSETATA DI GLORIA E DI BELLEZZA. ¶ A SIENA, LIETA E CORTESE, DOVE L'ARTE È SERENA E DOLCE IL LINGUAGGIO, LO SPIRITO È CULLATO DA UNA SOTTILE ARMONIA CHE RIPOSA E RITEMPRA.

¶ FANNO CORONA A SIENA, COME UN SERTO DI GEMME S. GIMIGNANO DALLE BELLE TORRI, PIENZA MIRACOLO DI GRAZIA QUATTROCENTESCA; MONTEPULCIANO DOVE TRIONFA L'ARTE DEL PIÙ PURO CINQUECENTO; MONTALCINO FIERA DELLA SUA ROCCA E DELLA SUA STORIA; COLLE D'ELSA BELLA ED INDUSTRE; ED I CASTELLI DELLA VAL D'ORCIA, E MONTEOLIVETO CHE SORGE FRA LE CRETE CERULEE; E S. ANTIMO AUSTERO E SOLITARIO, E S. GALGANO GIGANTESCO NELLA SUA ROVINA.

A CURA DELLA SEZIONE "PRO SIENA" DELLA "PRO ITALIA"
VIA TRIESTE, 4 - SIENA
AGOSTO MCMXXII

IL COMITATO GEOGRAFICO NAZIONALE

TUTTI riconoscono il carattere internazionale della scienza, ma la diversità delle lingue e dei popoli e degli Stati in cui il mondo si divide hanno sempre impedito che la collaborazione degli studiosi dei vari Paesi avvenisse nella misura desiderabile.

Dai progetti di creare una lingua universale, magari dando una nuova vita al latino, il quale ebbe pure anche recentemente una importanza nello sviluppo delle scienze naturali e l'ha tuttavia, sebbene limitatissima nel campo della botanica, a quelli di creare gli Stati Uniti del mondo, tutti i tentativi, sia pure utopistici di unificare civiltà e genti e organismi politici, trovarono fra gli studiosi seguaci più o meno fervidi.

Ma di fronte agli idealisti vi sono anche fra gli scienziati le persone pratiche che si sforzano di imparare le 4 o 5 lingue più diffuse e di tenersi a contatto diretto o attraverso le riviste scientifiche con un numero più o meno grande di studiosi stranieri e pensano che per il progresso degli studi valga più di tutto intensificare, rafforzare questi contatti i quali prima della guerra erano relativamente agevoli e ben più numerosi di quanto potesse apparire da manifestazioni del tipo dei congressi internazionali delle singole scienze, delle rassegne internazionali, delle ricerche fatte con cooperazione internazionale, queste ultime talora incoraggiate dagli stessi Governi. Il periodo bellico ravvicinò forse momentaneamente alcuni dei popoli alleati, ma troncò le relazioni fra i due campi opposti, anche quelle scientifiche, nè il periodo postbellico è stato sufficiente a ristabilirle. La Germania che reggeva molti dei fili del movimento scientifico non potè riprendere la sua posizione e par dubbio se la potrà riprendere mai. Oggi gli occhi di chi ha fiducia nel grande vantaggio di una organizzazione internazionale della scienza guardano specialmente al Belgio, dove nel 1919 si posero le basi della fondazione di un *Consiglio Internazionale delle ricerche* che esplicasse la propria attività attraverso altrettante *Unioni* quante sono le scienze.

Fra queste Unioni organizzate od in via di organizzazione v'è quella geografica: quale oggetto più universale di studio della Terra?

Le Unioni però, come indica il nome, ammettono l'esistenza di altrettanti *Comitati Nazionali*, quanti sono i Paesi che intendono partecipare al Consiglio Internazionale delle ricerche. L'Italia non potendo nè volendo tenersi estranea al movimento scientifico internazionale pensò quindi alla creazione dei vari Comitati. Fra i primi fondati figura quello Geografico, il quale s'è regolarmente costituito a Firenze nello scorso ottobre ed ha sede presso il benemerito Istituto Geografico Militare.

Il Comitato raccoglie tutti gli studiosi italiani, insegnanti universitari o liberi cultori della geografia, che hanno in questi ultimi anni contribuito al suo progresso, più i dirigenti di alcune grandi istituzioni che pure diedero l'opera loro direttamente od indirettamente al medesimo scopo (Istituto Geografico Militare, Ufficio Idrografico della R. Marina, Reale Società Geografica Italiana, Touring Club Italiano, Club Alpino Italiano).

Il fatto che il Comitato Geografico Nazionale Italiano abbia voluto includere fra i suoi partecipanti anche il Presidente del T. C. I. è indizio non solo della grande considerazione nella quale il Comitato stesso tiene l'opera svolta da noi nel campo della cartografia, delle guide, delle illustrazioni regionali, della diffusione della coltura geografica, ma anche che esso non vuol essere una specie di accademia chiusa che teme lo sguardo dei profani e per isolarsi dal mondo conduce solo a risultati infecondi e spesso poco proficui per la stessa scienza. Il Comitato Geografico, tenendosi a contatto con i Comitati simili delle altre nazioni, deve far conoscere fra noi il lavoro che si fa all'estero, ma nello stesso tempo far conoscere fuori d'Italia il lavoro dei nostri studiosi. Esso poi ha anche una funzione strettamente nazionale, quella di coordinare e organizzare i lavori per cui si chiede un'ampia collaborazione, di promuoverli, di pubblicarne i risultati, di riunire congressi, ecc., ecc. Non intende trascurare nemmeno i problemi della scuola. Ha già fatto udire la sua voce al riguardo per una migliore considerazione della geografia nei vari ordini di scuole e ha già pensato ad avviare appena sarà possibile (cioè appena il Governo Nazionale gli avrà assicurato i mezzi necessari alla sua vita una serie di opere: l'*Atlante fisico-economico d'Italia*, l'*Atlante storico*,

PENNA
"AURORA"
MODELLO A.R.A 4
A RIEMPIMENTO AUTOMATICO
LIRE 48
MODELLO R.A.
A PENNINO RIENTRANTE
5 FORMATI
DA L. 40 A L. 70
AURORA TORINO
FABBRICA ITALIANA
DI PENNE A SERBATOIO "AURORA,,
VIA BASILICA, 9 - TORINO - VIA BASILICA, 9
Agente esclusivo di vendita per l'Italia e Colonie.
ETTORE RIPAMONTI - Corso Venezia, 16 - Milano

l'*Atlante del Paesaggio*, una raccolta del materiale toponomastico, raccolte di *fac-simili* di carte geografiche, di pitture geografiche, delle narrazioni dei viaggiatori italiani, di bibliografie geografiche, ecc. Ce n'è per dar lavoro ad alcune generazioni di geografi! Ma il Comitato Geografico non ha fatto soltanto progetti; è appena sorto eppure ha già in suo attivo una pubblicazione che potrebbe far onore anche ad una Società ben più vecchia di anni e di esperienza. La prima sua pubblicazione è un grosso volume del prof. Roberto Almagià che illustra il primo tentativo di dotare l'Italia di una carta a scala relativamente grande, quello fatto dal bolognese G. B. Magini alla fine del secolo XVI. Allora non c'era l'Istituto Geografico Militare e nemmeno il T. C. I. e pare mirabile lo sforzo di un privato per ordinare e coordinare un materiale così prezioso. Per più di un secolo non si fece che plagiare e ridurre le sue carte. L'opera del Magini meritava veramente una simile illustrazione, alla quale cooperò mirabilmente l'Istituto Geografico Militare eseguendo la riproduzione in *fac-simile* delle carte che corredano il volume.

Riserbandoci, in un prossimo articolo (in cui faremo cenno delle benemerenze acquisite dall'Istituto Geografico Militare nei 50 anni di vita, recentemente compiuti) di dar notizia più particolareggiata del Comitato Geografico Nazionale Italiano, ricordiamo qui come esso sia stato opportunamente diviso, per l'esplicazione della propria attività, nelle seguenti sezioni: Topografia e cartografia - Geografia fisica - Biografia - Antropogeografia - Geografia storica - Diffusione della coltura Geografica. Ed auguriamo che l'iniziativa valga a risollevare a maggior dignità l'insegnamento della geografia nelle scuole ed a promuovere e coordinare tutte le iniziative tendenti a rendere più vasta e profonda la conoscenza delle discipline geografiche, di somma importanza in ogni momento della vita civile.

CONTI CHE SEMBRANO CARI

Da un po' di tempo (i lettori lo avranno notato) non appare più su *Le Vie d'Italia* questa rubrica, e qualcuno forse avrà potuto credere che i conti degli alberghi italiani non sembrino più cari. Ma costui dovrebbe essere un turista... che sta fermo, giacchè coloro che viaggiano sanno come purtroppo i conti vadano piuttosto volgendo verso le stelle anzichè accennare ad una diminuzione.

Il nostro silenzio aveva un'altra ragione: avevamo tentato fino dalla primavera scorsa di interessare alla questione le Autorità Governative preposte alla disciplina dei prezzi, e particolarmente quelle di Milano, nell'intento, una volta costituito un precedente, di estenderlo alle altre città italiane. Ma ahimè! Dopo mesi e mesi di strenui tentativi a Milano non siamo riusciti ad ottenere nulla.

La dolorosa cronistoria di quei tentativi si riassume in poche parole. Nell'aprile, in seguito ad una seduta della nostra Commissione Miglioramento Alberghi e ad un voto della Commissione Provinciale per l'equo prezzo, la Prefettura decise di nominare una Commissione di interessati per la revisione dell'assegnazione in categorie degli alberghi di Milano, e la fissazione di nuovi prezzi per gli alloggi. La Commissione, dopo parecchie sedute alle quali prese parte anche un rappresentante del Touring, presentò alla fine di luglio concrete proposte all'Autorità prefettizia; esse si possono riassumere nei seguenti punti essenziali:

1° - Determinazione dei requisiti necessari perchè un albergo spetti ad una categoria piuttosto che ad un'altra.

2° - Fissazione di prezzi globali per camera nei quali siano compresi tutti gli accessori ad esclusione della quota per il riscaldamento, delle tasse e delle percentuali; tale prezzo deve essere contenuto entro limiti minimi e massimi di categoria, pur essendo diverso da camera a camera, a seconda delle condizioni particolari di ciascuna.

3° - Obbligo di esporre nell'atrio dell'albergo l'elenco di tutte le camere con i relativi prezzi e ammontare delle tasse e percentuali su di essi gravanti.

4° - Obbligo di consegnare al cliente, all'atto dell'entrata nell'albergo, un tagliandino recante il numero della camera con il prezzo di essa e l'ammontare delle tasse conformi alla tabella sopraddetta.

5° - Obbligo dell'esposizione in ogni camera di un cartello con le indicazioni del prezzo della camera conforme al tagliandino ed alla tabella esposta nell'atrio.

Purtroppo però, pur essendo state pienamente approvate le proposte della Commissione, ed essendo stato emanato un decreto prefettizio che ordinava esse entrassero in vigore, la Questura locale, benchè vivamente sollecitata con ogni mezzo dal Touring e dagli altri Enti interessati, non prese nessuna delle deliberazioni che erano di sua competenza, e particolarmente non fissò i prezzi delle camere, e nella revisione dell'assegnazione degli alberghi alle varie categorie non

si attenne ai principî di massima approvati dalla Commissione.

Vi è di più; gli albergatori di Milano furono invitati dalla Questura fin dall'agosto a presentare delle *proposte* di fissazione dei prezzi delle camere. Vi fu chi presentò, nè più nè meno, dei prezzi ragionevoli, ma vi fu anche chi pensò di approfittare dell'occasione per accrescere i prezzi, per la tema che questi fossero falcidiati nella revisione, ed anche nella considerazione che la Questura avvertiva che, fino alla definitiva fissazione, i prezzi proposti avrebbero avuto valore di prezzi di calmiere. Si ebbe così il grazioso caso di un turista, il quale, avendo alloggiato in un albergo di Milano nella settimana che comprendeva gli ultimi giorni di agosto e i primi di settembre, si vide segnare in conto, a partire dal 1° settembre un aumento sul prezzo della camera da lui abitata. Richiesto il perchè, gli fu detto — e a ragione — che si trattava dei nuovi prezzi fissati dalla Questura.

Tutto questo ha l'aria di una burla, o di una commedia, la quale però finisce tragicamente nel momento in cui il cliente deve pagare il conto, e finisce a tutto danno dell'albergatore, non solo di quello che si è approfittato, ma anche dei colleghi suoi che tacciono per un ingiustificato senso di omertà.

Lo strano si è che mentre il Decreto Prefettizio di Milano rimaneva lettera morta, esso provocava, in data 23 novembre 1922, un Decreto del Prefetto di Bologna che fissava prezzi e norme equi e logici in perfetta corrispondenza con le deliberazioni di Milano. Sì che accade, e le numerose lettere che noi riceviamo lo documentano, che colui che si reca da una città all'altra, trovi ben sensibili differenze nei prezzi che nelle singole città vengono praticati. Infatti mentre una camera a due letti con acqua corrente in un albergo di prima categoria a Milano viene calcolata almeno 33 lire, a Bologna in albergo corrispondente viene segnata 25 lire, a Torino 16 lire. Si potrà opporre che esistono sfumature di trattamenti che possono giustificare le diversità di prezzo, ma si tratta di casi eccezionali; in genere il viaggiatore trae le sue deduzioni in modo assai più semplicista e dice: sono stato a Milano due giorni, ed ho speso 116 lire, sono stato a Torino per tre giorni ed ho speso 71 lire e il trattamento è stato uguale nelle due città; come giustificare la differenza?

E qui ci sembra opportuna un'osservazione. Un recente Decreto Ministeriale aboliva le Commissioni Provinciali per l'equo prezzo, Commissioni alle quali più volte il Touring, nell'interesse dei propri associati, presentò reclami che furono accolti e che originarono multe od altri provvedimenti contro quegli albergatori, che avevano fatto pagare un prezzo eccessivo per l'alloggio o il vitto nel proprio albergo. Di questo provvedimento gli albergatori assai si felicitarono ritenendo che, abolite le Commissioni Provinciali per l'equo prezzo, tutto sarà lecito in materia di prezzi. Si ricordino però:

1° - Che se le Commissioni Provinciali per l'equo prezzo furono abolite fu anche data la facoltà ai proprietari di case di portare gli affitti al valore di anteguerra, tenuta presente la svalutazione della moneta. Questo provvedimento avrà indubbi riflessi sulla industria alberghiera, poichè molti albergatori che oggi godono di fitti modestissimi li vedranno crescere e si troveranno quindi nella condizione, se il loro albergo non sarà stato in questi tempi rinnovato, di vederlo disertato dalla clientela, giacchè ad un aumento di prezzo imposto dal nuovo regime dei fitti, non corrisponderà un effettivo aumento degli impianti e dei servizi dell'albergo. Molti alberghi nuovi sorgeranno, anche in virtù delle facilitazioni fiscali concesse alle nuove costruzioni, sì che è facile prevedere che degli attuali molti dovranno o rinnovarsi o perire.

2° - Che il Touring Club Italiano, il quale così attentamente si interessa a tutti i problemi che hanno connessione con il miglioramento degli alberghi, poichè crede che l'industria alberghiera stia alla base di ogni altra manifestazione di turismo, non si disinteresserà certo alla questione. Se vincoli ufficiali sono stati tolti, non è stato e non sarà abolito quel grande vincolo che è rappresentato dall'opinione pubblica, e che troverà sempre su queste colonne un'eco quando esso denunci reali abusi commessi e aventi un riflesso sulle sorti del movimento turistico nazionale.

Noi vogliamo però sperare che gli albergatori italiani, un po' per forza di eventi, un po' per persuasione della fondatezza di quanto andiamo loro predicando da tempo, finiranno per rinsavire e cioè:

1° - Metteranno i loro alberghi nelle condizioni volute dalle necessità moderne.

2° - Conterranno i loro prezzi entro i limiti che consentono un onesto guadagno, ma non inaridiscono le sorgenti del turismo.

3° - Daranno ai propri prezzi la massima pubblicità evitando di attirare i clienti nel proprio albergo per poi sottoporli ad una spellatura non sospettata.

Si persuadano soprattutto gli albergatori che i tempi del regno di Cuccagna sono tramontati: la concorrenza s'è ridestata ed ancor più potentemente si ridesterà nel prossimo avvenire. Non v'è che un'arma per vincere in quella lotta: il prezzo. Sia esso giusto, equo, e sia largamente fatto conoscere.

L'ENIT si è organizzato per una vastissima opera di propaganda all'Estero ed in Italia, propaganda turistica, che è poi propaganda di alberghi. Bisogna che gli albergatori fissino i prezzi delle camere e della pensione, li fissino con notevole anticipo, li comunichino all'ENIT e sappiano mantenere l'impegno con onore. Sarà un primo, ottimo passo, verso un migliore avvenire.

VITA DEL TOURING

L'art. 19 dello Statuto.

Con scarsa frequenza, ma pur di tanto in tanto, si sente chiedere, specialmente da nuovi Soci che non hanno ancor fatto l'abitudine alla fisionomia particolarissima del Consiglio del Touring: hanno emolumenti o comunque riconoscimenti materiali i membri del Consiglio?

A questi Soci è certamente sfuggito il primo periodo dell'art. 19 dello Statuto che dice nettamente, riferendosi al Consiglio: *tutte le cariche sono gratuite.*

Ma è d'uopo aggiungere che certo in pochi Sodalizi l'interpretazione di questo articolo, comune a tanti di essi, è sempre stata fatta con altrettanta rigidità.

Nessuna indennità per nessun motivo fu mai data in forma diretta o indiretta ad alcun membro di Consiglio per qualsiasi sua prestazione. Nè medaglie di presenza, nè spese di rappresentanza o altre. Tutte le prestazioni, anche speciali, sono rigorosamente gratuite: quelle dei legali che fanno parte del Consiglio, i quali dànno pareri professionali o che anche conducono numerosissime pratiche o anche qualche causa pel Touring; quelle dei Consiglieri che si assumono prestazioni speciali pur gravose, come la direzione della *Rivista*, quella dell'*Annuario Generale*, quella dell'*Annuario dell'Automobilismo*, del Personale e della Contabilità, della Tesoreria e della parte automobilistica, del Corpo Consolare ed altre temporanee o permanenti.

Totalmente disinteressate sono pure le prestazioni del Presidente per la redazione di guide e carte e di ogni altra sua pubblicazione, come la collaborazione alle *Vie d'Italia*, ed i relativi viaggi pei quali non viene corrisposta alcuna diaria, nè altra qualsiasi spesa.

Anche la proprietà letteraria di tutte indistintamente le opere pubblicate dal Touring, molte delle quali costituiscono un insieme librario formidabile, è presa dal Sodalizio per sè e non dai membri di Consiglio, autori o direttori, e, s'intende, sempre senza alcun compenso.

Per ciò che riguarda le *Vie d'Italia*, si può notare che in generale gli articoli sono retribuiti. Solo i membri di Consiglio hanno un privilegio, gelosamente conservato: quello di darli a titolo gratuito.

Nè soltanto la prestazione è gratuita in tutta l'estensione del termine, ma molti membri del Consiglio dànno oltre il loro tempo anche partecipazioni materiali del proprio, nelle forme più svariate. Unica eccezione è qualche caso in cui si deve inviare un membro di Consiglio per un incarico specifico di rappresentanza. Per questi incarichi (brevissimi) qualche volta — ma solo qualche volta — per esempio quando si verificò la necessità di un abboccamento personale all'estero: furono rimborsate alcune spese vive strettissimamente calcolate.

Un altro uso finora sempre praticato è che i membri di Consiglio che fecero parte delle Gite Nazionali del Touring (Sicilia, Tripolitania, Venezia Tridentina e Giulia, Sardegna, Cirenaica, Toscana, Abruzzo) pagarono integralmente la loro quota di gitanti, sebbene investiti della qualità di rappresentanti ufficiali.

Vogliamo dare un ultimo colpo di pennello a questa fisionomia. Il Sodalizio si è fatta una sede. Lo studio di un certo numero di aree nude dove la città le presentava, la compera, il progetto, la direzione dei lavori di costruzione del palazzo e le liquidazioni, furono opera gratuita di un tecnico, membro del Consiglio. Ed anche numerosi sono i versamenti di migliaia o di diecine di migliaia di lire di singoli membri di Consiglio per destinarle a scopi speciali per i quali il Touring non avrebbe potuto votare fondi, o poteva desiderare un aumento degli assegnati.

Anche i Sindaci prestano gratuitamente la loro attiva opera di controllo amministrativo.

Questa è, a titolo di informazione pei Soci più recenti del Touring che possono ignorarla, l'applicazione e lo sviluppo (ci pare che si possa chiamare così) dell'art. 19 dello Statuto.

La Mostra delle forniture alberghiere ed un convegno di albergatori.

La più fortunata sorte ha arriso alla organizzazione della Mostra delle forniture alberghiere che il Touring ha curato presso la IV Fiera Campionaria di Milano, per far conoscere il progresso raggiunto dalle industrie che producono la vasta e complessa serie di materiali ed impianti necessari al funzionamento dell'albergo. Una vera gara si è determinata fra gli espositori e cospicue adesioni giunsero anche dall'Estero, sì che la Mostra si preannuncia di grandissimo interesse. Il reparto dei mobili e degli arredi rivelerà delle creazioni di grande interesse pratico; gli impianti igienici, di riscaldamento, di cucina, di trasmissione, sollevamento, frigoriferi, le argenterie, tovaglierie, tappeti, ecc. saranno largamente rappresentati.

Durante l'ultima settimana della Mostra (che avrà luogo, come è noto, dal 12 al 27 aprile prossimo), si terrà in Milano, per iniziativa degli Albergatori della città, un Convegno nazionale con numerose manifestazioni (visite, gite, ricevimenti e trattenimenti vari) col preciso scopo di rendere più vasta e proficua l'opera di propaganda per il miglioramento degli alberghi italiani. È un'occasione fortunata che si presenta a tutti gli albergatori italiani, direttori e personale di albergo per apprendere una quantità di nozioni utili e visitare una Mostra e degli im-

pianti la cui conoscenza è indispensabile a chiunque voglia condurre un albergo con fortuna. Raccomandiamo ai nostri Soci, ed ai Consoli in particolare, di far conoscere agli albergatori l'importante manifestazione ed invitarli a prendervi parte.

Per la partecipazione al Convegno, sconti ferroviari, d'alloggio e vitto chiedere notizie al Comitato organizzatore che ha sede presso la Sezione Lombarda della Associaz. Ital. Albergatori, via S. Pietro all'Orto, 7, Milano.

La medaglia dei duecentomila.

La bella medaglia coniata a ricordare i 200 mila Soci raggiunti dal Touring ha incontrato le più larghe simpatie: molte migliaia di esemplari ci furono infatti richieste. Ricordiamo che il conio grande (mm. 50) è in vendita, alla Sede a L. 7, agli Uffici succursali a lire 7,70, per posta raccomandata L. 8. Il modello piccolo (mm. 30) a ciondolo, riprodotto nella illustrazione che pubblichiamo, è in vendita alla Sede a L. 2, agli Uffici succursali a L. 2,50, per posta raccomandata L. 3.

LA MEDAGLIA COMMEMORATIVA DEI DUECENTOMILA
(*fac-simile del modello a ciondolo, ingrandito di un terzo*)

Il Touring nelle delizie doganali.

Il 31 gennaio scorso si è chiuso il primo anno di funzionamento del regime di favore stabilito per i motociclisti, d'accordo colla Direzione delle Dogane svizzere e che consisteva nell'esenzione dal deposito dei diritti doganali svizzeri su presentazione della nostra tessera. All'entrata, la Dogana svizzera redigeva un certificato di controllo il quale serviva per i transiti successivi e doveva essere scaricato entro il gennaio facendo constatare l'esportazione della motocicletta e restituendo i piombi apposti dalla Dogana.

Durante questo primo anno, dei Soci che approfittarono del regime di favore, ben 39 non hanno avuto cura di far regolare la loro posizione e si trovano debitori verso la Dogana svizzera dei diritti doganali, che variano fra 150 e 510 franchi svizzeri per un insieme di 9000 fr. sv. equivalenti a L. 36.000. Queste somme dovranno essere pagate se, entro un certo termine, non si potrà raggiungere la constatazione ufficiale che la motocicletta non è più in Isvizzera e che ha i piombi apposti dalla dogana federale. Il guaio è che questi debiti passano attraverso il Touring, senza contare che per arrivare — speriamolo — alla regolarizzazione delle 39 pratiche, sarà necessario scambiare una grossa e difficile corrispondenza onde rintracciare i Soci interessati e quindi trattare con loro da una parte e coll'Amministrazione svizzera dall'altra. Questa corrispondenza implicherà una spesa considerevole per le prestazioni dei nostri uffici e per le spese postali.

Tutto ciò ammettendo che si possa escludere qualsiasi frode.

L'esperimento del regime di favore ha avuto l'esito disastroso di provare come un numero troppo grande di Soci non sia capace di comprendere l'importanza delle facilitazioni che il T. C. I. prepara loro e che quei Soci rifiutano anche quel minimo di collaborazione che non si può evitare di richiedere loro per il funzionamento delle facilitazioni stesse.

Il T. C. I. non può sciupare il tempo dei propri impiegati per rimediare le conseguenze dell'incuria dei Soci e, tanto meno, può essere esposto a soffrire danni economici arrecatigli in cambio di indiscutibili vantaggi.

È stato quindi deciso di *sospendere* la facoltà conferita alla Tessera del T. C. I. di rappresentare la cauzione in denaro per l'importazione temporanea delle motociclette in Svizzera. Da oggi in avanti l'importazione potrà avvenire, come per le automobili, sia coll'emissione di un trittico richiesto regolarmente ai nostri Uffici, sia depositando alla frontiera svizzera i diritti doganali.

Propaganda turistica all'Estero.

Un invito a stampa, ricevuto in questi giorni, ci fa sapere che il 5 marzo prossimo nella sala del *Amateur fotografen Vereeniging* di Amsterdam il Console del T. C. I. di Rotterdam dott. C. J. Bryce, che fu tra i partecipanti al nostro Campeggio in Valle Contrin, terrà una conferenza sul tema: *Le Dolomiti, le loro leggende e il Campeggio del Touring Club Italiano nel 1922.* La simpatica propaganda alla iniziativa del Touring avrà indubbiamente notevole ripercussione nel campo della propaganda turistica di una fra le più interessanti regioni delle nostre Alpi. Speriamo di aver di nuovo il Bryce al Campeggio di By nell'estate prossima.

LE NUOVE PROVINCIE D'ITALIA

Crediamo utile riportare la nuova suddivisione delle terre redente quale risulta dai R. Decreti: 18 gennaio N. 53 e 54 (*Gazz. Uff.* N. 19 del 24 gennaio 1923) e R. Decreto 21 gennaio 1923, N. 93 (*Gazz. Uff.* N. 24 del 30 gennaio 1923).

La provincia di Trento, con capoluogo Trento, è divisa nei seguenti Circondari:

1\. - Rovereto, con il territorio dei dist. giud. di Ala, Mori, Rovereto, Villa Lagarina.

2\. - Riva, con il territorio dei distr. giud. di Arco, Riva, Pieve di Ledro.

3\. - Trento, con il territorio dei distr. giud. di Cembra, Civezzano, Lavis, Pergine, Trento, Vezzano e con il territorio dei seguenti Comuni del distr. politico di Mezzolombardo: Andalo, Cavedago, Fai Grumo, Mezzocorona, Mezzolombardo, Molveno, Nave San Rocco, Roverè della Luna, Spormaggiore e Zambana.

4\. - Tione, con il territorio dei distr. giud. di Condino, Stenico e Tione.

5\. - Borgo, con il territorio dei distr. giud. di Borgo, Levico, Strigno e Primiero.

6\. - Cles, con il territorio dei distr. giud. di Cles, Fondo, Malè, e con il territorio dei seguenti comuni del distr. politico di Mezzolombardo: Campodenno, Dardine, Denno, Dercolo, Lover, Masi di Vigo, Mollaro, Priò, Quetta, Segno, Sporminore, Termon, Torra, Tess, Tuenetto, Vervò, Vigo, Vion.

7\. - Cavalese, con il territorio dei distr. giud. di Cavalese, Fassa, Egna e con il territorio del com. di Termeno.

8\. - Merano, con il territorio dei distr. giud. di Lana, Merano, Passiria, Glorenza, Silandro.

9\. - Bressanone, con il territorio dei distr. giud. di Bressanone, Vipiteno, Brunico, Marebbe, Monguello, Tures.

10\. - Bolzano, con il territorio dei distr. giud. di Bolzano, Caldaro (meno il comune di Termeno), Chiusa, Sarentino e Castelrotto.

Il territorio dei distr. giud. di Ampezzo e Livinallongo passa a far parte del territorio del circondario di Belluno.

La provincia dell'Istria, con capoluogo Pola è divisa nei seguenti Circondari:

1\. - Capodistria, con i territori dei distr. giud. di Capodistria, Pinguente e Pirano.

2\. - Parenzo, con i territori dei distr. giud. di Parenzo, Buie d'Istria e Montona.

3\. - Pisino, con i territori dei distr. giud. di Pisino e Albona.

4\. - Pola, con il territorio dei distr. giud. di Pola, Dignano e Rovigno.

5\. - Volosca-Abbazia, con il territorio dei distr. giud. di Volosca-Abbazia, Castelnuovo d'Istria e Bisterza.

6\. - Lussino, con il territorio dei distr. giud. di Lussino e Cherso.

La provincia di Trieste, con capoluogo Trieste, è divisa nei seguenti Circondari:

1\. - Trieste, col territorio dei distr. giud. di Trieste, Sesana e Monfalcone, col territorio dei com. di Malchina, Slivia, San Pelagio, Aurisina, Grado e con quello della fraz. Isola Morosini che passa a far parte del com. di San Canzian d'Isonzo.

2\. - Postumia, con il territorio dei distr. giud. di Postumia e Senosecchia, e con il territorio del comune di Caccia.

I comuni di Muggia e San Dorligo della Valle (Dolina), che fanno parte del territorio del distr. giud. di Capodistria, passano al distr. giud. di Trieste, ad eccezione della fraz. (comune censuario) di Scoffie e di una parte della fraz. (c. c.) di Valle Oltra, da delimitarsi con decreto del Min. dell'Interno, che passano dal territorio del com. di Muggia a quello di Capodistria, e ad eccezione delle fraz. (c. c.) di Ospo e Gabrovizza, che passano dal comune di San Dorligo della Valle (Dolina) a quello di Decani e della frazione (c. c.) di San Servolo, che passa dal com. di San Dorligo della Valle (Dolina) al nuovo comune di Erpelle-Cosina. Vengono staccati dal comune di Occisla-San Pietro e passano al comune di San Dorligo della Valle (Dolina) il territorio della fraz. (c. c.) di Grozzana e parte del territorio della fraz. di Draga da delimitarsi con decreto del Min. dell'Interno. È costituito il nuovo comune di Erpelle-Cosina, con sede a Cosina, che fa parte del territorio del distr. giud. di Capodistria. Il comune di Erpelle-Cosina, alla cui precisa delimitazione si provvederà con decreto del Min. dell'Interno, è costituito dalla fraz. (c. c.) di Erpelle (com. di Matteria), da una parte del territorio della località di Cosina (com. di Roditti), dalle fraz. (c. c.) di Occisla, Poggio, Piedimonte, Cernotich, San Servolo e dai territori staccati dalla fraz. (c. c.) di Draga.

Passano a far parte della provincia di Udine, che assume la denominazione di *provincia del Friuli*, i territori dei distr. giud. di Tarvisio, Tolmino, Caporetto, Circhina, Plezzo, Idria (meno il territorio del com. di Caccia), Gorizia, Aidussina, Canale, Vipacco, Gradisca, Cormons, Cervignano (meno il territorio del com. di Grado e della fraz. di Isola Morosini), Comeno (meno i territori dei comuni di Malchina, Slivia, San Pelagio e Aurisina).

Oltre i circondari già esistenti di Cividale del Friuli, Pordenone e Tolmezzo, sono istituiti, nella provincia del Friuli, i seguenti nuovi circondari:

1\. - Tolmino, col territorio dei distr. giud. di Tolmino, Caporetto, Circhina, Plezzo ed Idria (meno il com. di Caccia).

2\. - Gorizia, col territorio dei distr. giud. di Gorizia, Aidussina, Canale, Vipacco e Comeno (meno i territori dei com. di Malchina, Slivia, San Pelagio e Aurisina).

3\. - Gradisca, col territorio dei distr. giud. di Gradisca, Cormons, Cervignano (meno il territorio del com. di Grado e della fraz. d'Isola Morosini).

All'esistente circondario di Tolmezzo è aggregato il territorio del distretto giudiziario di Tarvisio.

È istituita la provincia di Zara, con capoluogo ed unico circondario Zara.

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

Continuazione dell' UNDICESIMO ELENCO

(*a tutto il 31 luglio 1922*).

PETRALIA SOTTANA (Palermo): *Albergo delle Madonie*, Corso Paolo Agliata. Cat. C. Camere 15, letti 21; sconto 5 %.

POTENZA: *Restaurant Pension Meridionale*, Corso 18 agosto, 36. Cat. C. Camere 10, letti 16; sconto 10 %.

PRATO (Firenze): *Albergo Stella d'Italia*, Piazza del Duomo Telef. 1-54. Cat. C. Camere 18, letti 25; sconto 10 %.

SAND IN TAUFERS (Trento): *Albergo Schrottwinkel*. Cat. B. Camere 40, letti 55; sconto 10 %.

SELVA DI CADORE (Belluno): *Albergo Valle Fiorentina*, Piazza S. Lorenzo, 81. Cat. C. Camere 18; sconto 5 %.

SUBIACO (Roma): *Albergo e Ristorante Vittorio Veneto*, Via Cesare Battisti. Cat. C. Camere 8, letti 12; sconto 10 %.

VENEZIA: *Albergo Bonvecchiati*, Via Goldoni, 4423. Telefono 10-38. Cat. B. Camere 80, letti 120; sconto 5 %.

VENEZIA-LIDO: *Alberghi «Villa Paradiso» e «Wagner»*, Via Perasto e Gran Viale. Telef. 1-40. Cat. B. Camere 100,

letti 200; sconto 5 %. — *Albergo Villa Esperia*, Gran Viale S. M. Elisabetta, 57. Telef. 1-08. Cat. C. Camere 30, letti 50; sconto 5 %.

VILMINORE (Bergamo): *Albergo Brescia*, Piazza Giustizia, 53. Cat. C. Camere 12, letti 20; sconto 5 %.

VITERBO (Roma): *Albergo Grande Hôtel delle Terme*, Piazza della Rocca. Telf. 57. Cat. B. Camere 60, letti 100; sconto 10 %.

DODICESIMO ELENCO

(a tutto il 31 gennaio 1923).

ALANO DI PIAVE (Belluno): *Albergo Centrale*. Cat. C. Camere 11, letti 22; sconto 5 %.

AMALFI (Salerno): *Albergo Luna*. Cat. B. Camere 20, letti 40; sconto 5 %.

ANGERA (Como): *Albergo Ristorante S. Michele*, Via Varese. Cat. C. Camere 4, letti 10; sconto 5 %.

ASIAGO (Vicenza): *Albergo alla Rosa*, Corso 4 Novembre. Cat. C. Camere 10, letti 18; sconto 10 %.

ASOLA (Mantova): *Albergo al Gallo d'Oro*, via Umberto I, 150. Cat. C. Camere 10, letti 14; sconto 5 %.

ASSISI (Perugia): *Pensione Ristorante Unione*, Corso Umberto I, 18. Cat. C. Camere 6, letti 10; sconto 10 %.

BAGNI DELLA PORRETTA (Bologna): *Albergo Roma*, Via Mazzini. Cat. C. Camere 25, letti 40; sconto 10 %.

BOLOGNA: *Albergo Baglioni*, Via dell'Indipendenza, 6-8. Telefono 345-72. Cat. A. Camere 100, letti 140; sconto 5 %.

BORDIGHERA (Porto Maurizio): *Albergo Hesperia*, Via Romana. Tel. 571. Cat. B. Camere 90, letti 100; sconto 5%.

BOSA (Cagliari): *Albergo Bosa*, Via Nazionale, 6. Cat. C. Camere 12, letti 14; sconto 10 %.

CAMOGLI (Genova): *Albergo Milanese*, Via Colombo, 3. Cat. C. Camere 6, letti 9; sconto 10 %.

CAPRI (Napoli): *Albergo Faraglioni*, Via Camerelle, 62. Cat. C. Camere 10, letti 14; sconto 2 1/2 %.

CARATE LARIO (Como): *Albergo Lario*, Via Regina, 5. Telefono 18. Cat. B. Camere 20, letti 30; sconto 5 %.

CASALENDA (Campobasso): *Albergo Nuovo*, Via Napoli, 62. Cat. C. Camere, 4, letti 8; sconto 10 %.

CASTEL D'ARIO (Mantova): *Albergo alla Corona*, Piazza Garibaldi. Cat. C. Camere 7, letti 8; sconto 10 %.

CESUNA (Vicenza): *Albergo al Cavallino*, Via Maggiore. Cat. C. Camere 12, letti 24; sconto 10 %.

CEVO (Brescia): *Albergo Belvedere*, Via Turnichè, 1. Cat. C. Camere 12, letti 18; sconto 10 %.

CORNUDA (Treviso): *Albergo Vittoria*, Via Vittoria, 33. Cat. C. Camere 7, letti 13; sconto 10 %.

CUMIANA (Torino): *Albergo delle Alpi*, Via Provinciale, 9. Cat. C. Camere 13, letti 25; sconto 10 %.

EMPOLI (Firenze): *Albergo la Tazza d'Oro*, Via G. del Papa, 16. Cat. B. Camere 50, letti 65; sconto 10 %.

FIGLINE VALDARNO (Firenze): *Albergo e Ristorante « La Spada »*, Corso Averani, 11. Cate. C. Camere 40, letti 50; sconto 10 %.

FINALBORGO (Genova): *Albergo Accinelli*, Via Torcelli, 5. Cat. C. Camere 17, letti 19; sconto 5 %.

FIUMENERO (Bergamo): *Albergo Morandi*, Via Dante Alighieri, 44. Cat. C. Camere 10, letti 20; sconto 5 %.

FOSSANO (Cuneo): *Albergo Lingua Domenico*, Via Cavour, 1. Telef. 22. Cat. C. Camere 19, letti 23; sconto 15 %.

FURLO (Pesaro): *Albergo e Ristorante del Furlo*. Cat. C. Camere 5, letti 6; sconto 10 %.

GALBIATE (Como): *Albergo Monte Barro*, Telef. 3-06 Lecco. Cat. B. Camere 60, letti 75; sconto 5 %.

GORIZIA (Friuli): *Albergo Unione*, Via Garibaldi, 10. Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 10 %.

IGLESIAS (Cagliari): *Albergo Leon d'Oro*, Via Municipio, 8. Telef. 46. Cat. C. Camere 12, letti 14; sconto 10 %.

IMOLA (Bologna): *Albergo Italia*, Via Appia, 11. Telef. 1-25. Cat. C. Camere 18, letti 20; sconto 5 %.

LECCO (Como): *Albergo Belle Vue au Lac*, Via Parini. Telef. 30. Cat. B. Camere 20, letti 30; sconto 5 %.

MACHERIO (Milano): *Albergo Centro*, Via Roma, 7. Cat. C. Camere 4, letti 6; sconto 5 %.

MADONNA DI CAMPIGLIO (Trento): *Albergo Posta*. Cat. B. Camere 23, letti 34; sconto 5 %.

MAGGIANICO (Como): *Albergo Ristorante Davide*, Via Principale. Telef. 3. Cat. B. Camere 35, letti 50; sconto 10 %.

MALNATE (Como). — *Albergo Grotto Val Cabrina*, Via per Cantello, 4. Cat. C. Camere 4, letti 8; sconto 10 %.

MANTOVA: *Albergo Gallo*, Via G. Mazzini, 6. Telef. 2-71. Cat. B. Camere 25, letti 32; sconto 10 %.

MERANO (Trento): *Albergo Savoia*, Stephanie Promenade. Telef. 228. Cat. A. Camere 80, letti 120; sconto 5 %.

MONTÀ D'ALBA (Cuneo): *Albergo Ristorante degli Amici*, Via Umberto I, 28. Cat. C. Camere 4, letti 7; sconto 10 %.

NAPOLI: *Pension Regina*, Piazza Sannazzaro, 200. Telef. 42 Amedeo. Cat. B. Camere 30, letti 50; sconto 5 %.

NARNI (Perugia): *Albergo belle Vue et de l'Ange*, Via Vitt. Emanuele, 31. Cat. B. Camere 14, letti 22; sconto 10 %.

NOLI (Genova): *Albergo Italia*, Via Carlo Alberto, 18. Cat. C. Camere 11, letti 22; sconto 10 %.

NOVELLARA (Reggio Emilia): *Albergo due Spade*, Via Umberto I, 9. Cat. C. Camere 10, letti 10; sconto 10 %.

OLTRE IL COLLE (Bergamo): *Albergo Moderno*. Cat. B. Camere 26, letti 50; sconto 10 %.

OSPEDALETTI (Porto Maurizio): *Albergo Miramare*, Via Cavour. Telef. 24. Cat. A. Camere 90, letti 110; sconto 5 %.

PALLANZA (Novara): *Albergo Bar Ristorante Maineri*, Via Roma, 2. Cat. C. Camere 8, letti 14; sconto 10 %.

PARMA: *Albergo Bouton*, Via S. Vitale, 19. Telef. 502. Cat. B. Camere 40, letti 63; sconto 10 %.

PEGLI (Genova): *Albergo al Mare*, Via Vitt. Emanuele, 24. Telef. 176. Cat. B. Camere 20, letti 32; sconto 5 %.

PENNABILLI (Pesaro): *Albergo Malatesta*, Porta Carboni, 1. Cat. C. Camere 10, letti 15; sconto 5 %.

PIEVE DI CADORE (Belluno): *Pensione Antelao*, Via al Cristo. Telef. 34. Cat. B. Camere 30, letti 45; sconto 8 %.

PIOVENE (Vicenza): *Albergo Europa*, Via Maggiore, 96. Cat. C. Camere 7, letti 10; sconto 5 %.

PORTOFERRAIO (Livorno); *Albergo Ape Elbana*, Piazza Vitt. Emanuele. Cat. B. Camere 24, letti 36; sconto 10 %.

SALÒ (Brescia): *Albergo Italia*, Via Lungo Lago. Telef. 8. Cat. C. Camere 24, letti 30; sconto 10 %. — *Albergo Métropole*, Piazza Napoleone. Telef. 71. Cat. C. Camere 18, letti 30; sconto 10 %.

S. PIETRO AL NATISONE (Udine): *Albergo Belvedere*, Via Nazionale, 132. Cat. C. Camere 12, letti 24; sconto 10 %.

SAVIGNANO DI ROMAGNA (Forlì): *Modern Hôtel Restaurant Vittoria*, Via A. Saffi, 411. E. Cat. C. Camere 15, letti 21; sconto 5 %.

SESTO S. GIOVANNI (Milano): *Albergo Grotta Gino*, Viale Milano, 20. Telef. 25. Cat. C. Camere 10, letti 10; sconto 10 %. — *Albergo Commercio*, Via Cesare da Sesto, 31. Cat. C. Camere 6, letti 13; sconto 10 %.

SIRACUSA: *Albergo Villa Politi*, Via ai Cappuccini. Telefono 166. Cat. A. Camere 55, letti 90; sconto 5 %.

SPIAZZI DI CAPRINO VERONESE (Verona): *Albergo Corona*, Cat. B. Camere 25, letti 50; sconto 10 %.

TONEZZA (Vicenza): *Albergo Belvedere*, Via Chiesa. Cat. C. Camere 18, letti 28; sconto 10 %.

TRESCHE CONCA (Vicenza): *Albergo Club Alpino*, Via Principe Umberto, 27. Cat. C. Camere 23, letti 35; sconto 10 %.

VALLE DI POMPEI (Salerno): *Albergo Fonte Salutare*, Piazza della Nuova Pompei. Cat. C. Camere 15, letti 24; sconto 10 %.

VALLI DEI SIGNORI (Vicenza): *Albergo Alpi*, Via Umberto I, 42. Cat. C. Camere 8; letti 12; sconto 5 %.

VARAZZE (Genova): *Albergo Delfino*, Via Colombo, 27. Cat. B. Camere 30, letti 54; sconto 10 %.

VEDRONZA (Udine): *Albergo Stefanutti*, Via Torre, 30. Cat. C. Camere 14, letti 20; sconto 10 %.

VELO D'ASTICO (Vicenza): *Albergo al Sole*, Via Centro, 19. Cat. C. Camere 16, letti 20; sconto 10 %.

VENEZIA-LIDO: *Pensione Vittorio Volo*, Via Dardanelli, 11. Cat. C. Camere 24, letti 48; sconto 5 %. — *Grand Hôtel Lido*, Viale Vitt. Emanuele III, 2. Telef. 3 Lido. Cat. A. Camere 140, letti 224; sconto 10 %.

VERCURAGO (Bergamo): *Albergo Ristorante Sirena*, Via Provinciale. Cat. C. Camere 21, letti 35; sconto 10 %.

VESTONE (Brescia): *Albergo Agnello*, Via Trento. Cat. C. Camere 15, letti 19; sconto 10 %.

VIGO DI FASSA (Trento): *Albergo Dolomiti*. Cat. B. Camere 16, letti 22; sconto 5 %.

ZOVERALLO (Novara): *Albergo Ciel d'Italia*, Via Biena, 2. Cat. B. Camere 14, letti 28; sconto 10 %.

GINEVRA (Svizzera): *Touring Hôtel Balance*, Place Longemalle, 13. Telef. 9-29. Cat. B. Camere 65, letti 100; sconto 5 %.

LES HOUCHES (Alta Savoia): *Albergo Ferrari & du Mont Blanc*. Cat. B. Camere 25, letti 36; sconto 3 %.

MENTONE (Francia): *Albergo Gay & Restaurant du Cercle*, Rue Honorine, Avenue Felix Faure, 41. Telef. 0-62. Cat. B. Camere 33, letti 42; sconto 5 %.

RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T.C.I.

Continuazione del QUINDICESIMO ELENCO
(a tutto il 30 settembre 1922).

SAMBONIFACIO (Verona).

Drogheria. — Ambrosi Ottorino (p. Vitt. Emanuele, 21): 10 % (sugli acquisti), (escluso zucchero e caffè).

Scansano (Grosseto).

Latteria. — Angelina Castellani: 10 % (sugli acquisti).

TORINO.

Gomme. — Rivera Carmelo (c. Umberto I, 33): 5 % (sugli acquisti di gomme per auto, ciclo, ecc.).

TRAPANI.

Varie. — *Paolo Salvo* Greco (p. Teatro, 27): 10 % (sui diritti di spedizione).

TRIESTE.

Articoli Sport-Valigeria. — F.lli Strukel (v. Dante Alighieri, 12): 10 % (sugli acquisti).

Biancheria Confezionata. — F.lli Guastalla (c. Vitt. Emanuele III, 3): 10 % (sugli acquisti fatti e pagati per contanti).

Materiale elettrico. — Ing. Alfredo Freisinger (p. Vittorio Veneto, 4): 10 % (sugli accumulatori « Hensemberger »); 5 % (sugli articoli d'illuminazione).

Ottica. — Avanzo Ernesto (v. S. Sebastiano, 8): 10 % (sugli acquisti).

Ristorante. — Pompeo Elena (v. Artisti, 1): 15 % (sulle consumazioni).

Vini e Liquori. — Scarabellin & Feresin (v. Cesare Battisti, 14): 10 % (sugli acquisti).

TUORO (Perugia).

Farmacia. — Castellini Arnaldo: 20 % (sull'importo degli acquisti dei medicinali, profumerie, necessaire per sportman, benzina, olii e lubrificanti).

UDINE.

Varie. — F.lli Marchi: 1 % (sugli acquisti di lubrificanti); 5 % (sugli acquisti di cascami cotone); 5 % (sugli acquisti di forniture industriali in genere).

VENEZIA.

Articoli Casalinghi. — Camerino Giacomo (v. Mazzini, 5117-18-19): 5 % (sugli acquisti).

Chincaglieria. — Camerino Giuseppe (v. Mazzini, 5117-18-19): 5 % (sugli acquisti).

VERONA.

Farmacia Internazionale. — Magrinelli Scipione (p. Vitt. Emanuele, 2): 10 % (sui medicinali e prescrizioni mediche); 5 % (sulle specialità in genere).

VICENZA.

Articoli Fotografici. — Raschi Girolamo (c. Principe Umberto, 7-9): 10 % (sugli acquisti).

VITERBO (Roma).

Fotografia. — F.lli Sorrini (c. Vitt. Emanuele, 28 b.): 10 % (sul materiale fotografico e sulle fotografie).

SEDICESIMO ELENCO
(a tutto il 30 novembre 1922)

Giornali, Periodici e Riviste.

GIORNALI, PERIODICI E RIVISTE.

CHIETI. — « *Lumen* », Periodico letterario per la gioventù femminile (20 % sugli abbonamenti: L. 16).

GENOVA. — « *Le Industrie artistiche d'Italia* » (v. Guerrazzi, 24-27): 15 % (sugli abbonamenti e inserzioni).

PISTOIA. — « *Il Commercio Pistoiese* » (10 % sugli abbonamenti); (20 % sulle inserzioni).

Ditte commerciali.

BAGNI DELLA PORRETTA (Bologna).

Armi e Munizioni. — Fabbri Clemente (p. Vitt. Emanuele): 10 % (sugli acquisti).

Biancheria - Valigeria. — Bussolino Giovanni: 10 % (sugli acquisti).

BARI.

Cuojami-Pellami. — Abbattiscianni Giovanni (v. Principe Amedeo, 84): 20 % (sugli acquisti).

BARLETTA (Bari).

Apparecchi Elettrici. — Gentile L. Ruggero (c. Garibaldi, 103): 5 % (sugli acquisti elettrici, oggetti per regali in Algento e Argentone, Porcellane, Letti ferro e legno).

BERGAMO.

Fotografia. — Bettoni Giovanni (v. Torquato Tasso, 44): 5 % (sugli acquisti).

Oreficeria. — Frugoni Giuseppe (v. XX Settembre, 17): 5 % (sugli acquisti).

BOLOGNA.

Articoli Fotografici e Ottici. — Tamburini & Gambini (v. Rizzoli, 28 A.): 10 % (sugli acquisti)

BRA (Cuneo).

Fotografie. — Barbieri Jacopo (v. S. Giovanni, 12 e c. Cottolengo, 9): 10 % (sulle fotografie e ingrandimenti)

CROPANI (Calabria).

Editori. — Casa Editrice « Gens Nostra » (v. Cavour, 25): 20 % (sulle proprie edizioni).

DIANO MARINA (Porto Maurizio).

Olio d'oliva. — O. Martino & C. (c. Garibaldi, 6): 2 % (sugli acquisti).

FAVARA (Girgenti).

Articoli da regalo e cucina. — Emporio Sajeva (c. Vitt. Emanuele): 5 % (sugli acquisti).

Maglieria. — Casà Giuseppe: 5 % (sugli acquisti).

Meccanico. — Calafatello Vincenzo (c. Vitt. Emanuele, 144): 10 % (sulle riparazioni delle biciclette e accessori).

FIRENZE.

Cartoleria e Libreria. — Mannucci Brunetta (v. Il Prato, 45): 5 % (sugli articoli di uso scolastico); 10 % (sugli articoli esistenti in magazzino).

FIUME.

Accumulatori - Art. elettrici. — Doldo Giuseppe (v. Trieste, 1): 5 % (sugli acquisti).

GALLIPOLI (Lecce).

Confezioni per Uomo. — Scigliuzzo Francesco (p. Candia): 5 % (sugli acquisti).

GENOVA.

Materiale Elettrico. — Ravera Tommaso Enrico (vico del Duca, 34 R.): 5 % (sugli acquisti); 10 % (sugli impianti e riparazioni in genere).

Valigeria - Cappelleria - Articoli da viaggio e per Regalo. — Valigeria Italia (v. Carlo Felice, 25-27 R.): 10 % (sugli acquisti).

GIUSTINO (Trento).

Chincaglierie e Mercerie. — Frizzi Luigi (v. Regina Elena): 3 % (sugli acquisti di chincaglierie e mercerie); 1 % (sui generi di drogheria e coloniali).

GORIZIA (Venezia Giulia).

Specchi e Vetri. — Maffioli Giuseppe (v. Alvarez, 3): 10 % (sugli acquisti).

GROTTE DI CASTRO (Roma).

Mobili e Legna. — Orsini Luigi: 5 % (sugli acquisti).

LAURIA (Potenza).

Articoli vari. — « La Modernissima » Angelo De Gaudio: 10 % (sugli articoli di alluminio, latta, smalto, ingrandimenti fotografici); 18 % (sugli articoli farmaceutici e igienici).

Mobili. — Manighetti P. & C. (v. Vigevano, 33): 10 % (sulle sedie curvate e mobili di malacca).

NAPOLI.

Materiale turistico. — Turretta Aldo (v. Giorgio Arcoleo, 26): 5 % (sugli acquisti).

PALERMO.

Articoli per regalo. — Panzica Giovanni (v. Alessandro Paternostro, 12): 5 % (sugli acquisti di gramofoni, dischi).

ROMA.

Calzature. — D'Albore E. (v. della Scrofa, 67-68 e v. Vittoria Colonna, 31): 10 % (sugli acquisti).

Editori. — Giacchetti Vincenzo (v. Capo le Case, 56): 5 % (sull'acquisto del Dizionario Industriale Italiano).

SAMPIERDARENA (Genova).

Cancelleria. — « La Ligure » Caria & Altafini (v. Vitt. Emanuele, 181 R.): 5 % (sugli acquisti).

S. FELICE (Pistoia).

Ristorante. — Pierallini Gino: 5 % (sulle consumazioni).

TORINO.

Fotografia - Ottica. — Mola A. & C. (v. Roma, 25): 10 % (sugli acquisti).

Francobolli per collezione. — F.lli Sagavikian (v. Vitt. Emanuele, 57): 15 % (sugli acquisti di francobolli).

Ristorante. — F.lli Saracco (v. Carlo Alberto-Angolo v. Andrea Doria): 10 % (sulle consumazioni).

Sartoria. — Cappella & Ramella (v. Pietro Micca, 17-Angolo v. Genova): 4 % (sugli acquisti).

Stenografia. — Soc. Stenografica Italiana (v. Roma, 43): 15 % (sugli acquisti di opere stenografiche e sulle tasse scolastiche).

TRENTO.

Varie. — Temani Domenico: 10 % (sugli acquisti ricordi della città).

TREVISO.

Profumeria. — Dugo Pietro (v. Calmaggiore, 20): 5 % (sugli acquisti).

Maglieria Biancheria. — Miozzi L. (v. Vitt. Emanuele, 22): 5 % (sugli acquisti).

TRIESTE.

Profumerie. — Lupoli Domenico (p. N. Tommaseo, 2): 5 % (sugli acquisti di profumeria); 10 % (sui prezzi del servizio di parrucchiere)

Ottica. — Pietro di Stolfa (p. Nicolò Tommaseo, 2): 10 % (sugli acquisti in genere).

NOTIZIE ED ECHI

Lo sviluppo delle auto in Egitto.

Un nostro Socio, che fa parte della *City Police* di Alessandria, ci comunica alcuni interessanti dati sullo sviluppo delle auto in Egitto.

Al 31 dicembre 1922 circolavano in quel Paese (o meglio erano registrati al Cairo ed Alessandria) i seguenti automezzi:

	Cairo	Alessandria
Auto private	3.200	1.380
» di piazza	560	420
Autocarri	280	180
Motociclette	1.400	762
Totale	5.440	2.742
Totale generale	8.182	

Percentuale degli Autoveicoli in circolazione divise per nazionalità:

Automobili private		
Marche	Italiane	32 %
»	Americane	44 %
»	Inglesi	8 %
»	Francesi	9 %
»	Tedesche	5 %
»	altre nazionalità	2 %
Taxi		
Marche	Italiane	45 %
»	Americane	45 %
»	altre nazionalità	10 %
Autocarri		
Marche	Inglesi	95 %
»	altre nazionalità	5 %
Motociclette		
Marche	Inglesi	95 %
»	Americane	4 %
»	altre marche	1 %

Il turismo in automobile a Bolzano.

La Commissione Movimento Forestieri di Bolzano ci comunica gli interessanti risultati di una statistica che rispecchia il movimento automobilistico dal 1° giugno alla fine dell'ottobre scorso in quella città. Nel periodo di tempo predetto transitarono per Bolzano ben 23.300 auto-vetture da turismo (escludendo quindi gli autocarri e le automobili in servizio pubblico). La cifra veramente notevole sta di fronte a 15.240 automobili nell'uguale periodo del 1921, 13.000 nel 1920 e meno di 3.000 nel 1913. La statistica, mentre dimostra quale grande ausilio sia l'automobilismo per lo sviluppo delle industrie turistiche, è anche confortante dal punto di vista nazionale, poichè da essa appare come l'annessione al Regno dell'Alto Adige sia stata seguita dal sorgere di una notevole corrente turistica prettamente italiana.

Sarebbe poi desiderabile che anche altri centri del Regno curassero la compilazione di statistiche del genere, la cui importanza è veramente notevole agli effetti dello studio del movimento turistico e delle possibilità di sviluppo delle industrie annesse.

Per il passaggio in dogana delle roulottes.

L'amministrazione doganale belga per facilitare lo sviluppo del turismo automobilistico in carovana ha acconsentito la introduzione in franchigia mediante trittico delle *roulottes* e degli autocarri o rimorchi attrezzati per il servizio di campeggio automobilistico.

Il trittico deve essere accompagnato da una nota in duplice esemplare indicante il numero, il valore e il peso dei materiali da letto, da campo, ecc. che trovansi sulle vetture.

Un giudizio straniero sulle strade italiane.

In un recente numero del *Times*, leggiamo una corrispondenza dall'Italia nella quale, mentre è segnalato l'ottimo stato delle strade in Francia, viene espresso il seguente giudizio sulle nostre: « Per coloro che devono compiere un viaggio a Roma o a Napoli, informo che non debbono lasciarsi guidare dagli avvisi locali e percorrere la via diretta Genova, Spezia, Livorno, Grosseto, Roma, che è *francamente abominevole*, ma la via Savona, Alessandria, Parma, Bologna, Firenze, Perugia, Roma. La sola eccezione alla *pessima qualità delle strade italiane* è rappresentata dalla Roma, Napoli, via Valmontano, Ceprano, Cassino, Capua, Aversa che è veramente buona ».

Quanto pubblichiamo è una nuova dimostrazione dell'importanza che il nostro patrimonio stradale ha non solamente ai fini dello sviluppo economico della Nazione, ma anche come strumento di propaganda dell'Italia all'estero. Il Touring ha compiuto, e compie, ogni sforzo per persuadere di ciò le Amministrazioni Provinciali e gli altri Enti interessati, ed è sperabile che la sua opera di penetrazione, necessariamente lenta, ma incessante, raggiunga presto lo scopo desiderato: di fare cioè persuasi gli amministratori pubblici che il problema stradale è fra

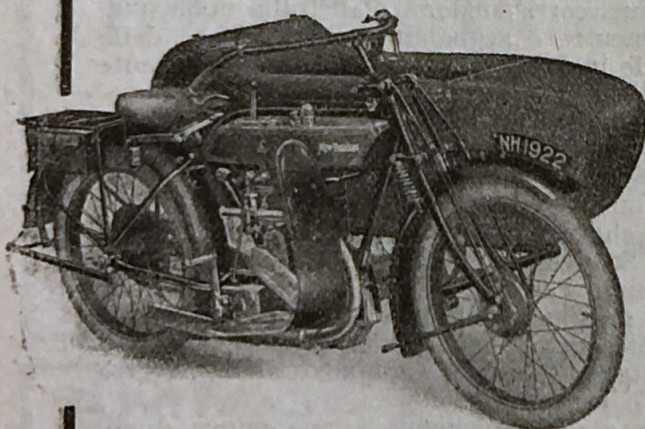
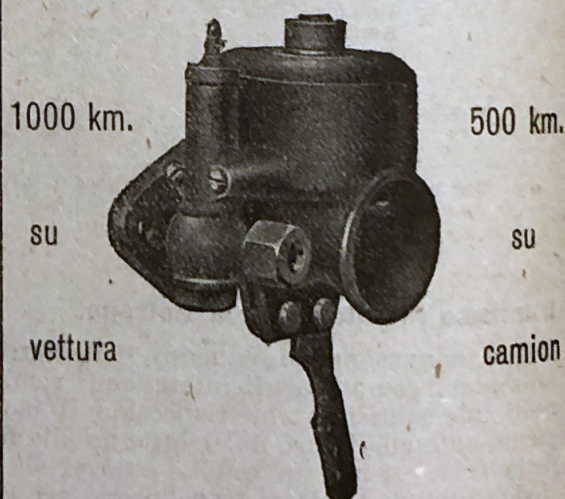
i più importanti, ma richiede, per essere risolto, conoscenze tecniche profonde e moderne da parte di coloro che sono preposti alla manutenzione delle strade.

La fotografia a colori su carta.

Il signor L. Dufay sembra avere risolto il problema della produzione in numero illimitato delle fotografie a colori tanto su lastre e pellicole che su carta. In una seduta tenuta alla scuola politecnica di Parigi egli ha mostrate tutte le operazioni che il suo processo richiede, per il quale viene trasformato chimicamente in copie nei colori naturali un positivo in nero, da lui detto *versicolor*, all'uscire dal bagno di fissaggio.

Se il metodo del Dufay, al quale si deve in passato anche una lastra per la fotografia a colori, si presenterà così semplice come l'attuale autocromia, certamente la realizzazione integrale della moltiplicazione delle immagini a colori naturali, su carta, costituirà una nuova mèta raggiunta dalla scienza fotografica.

Per i turisti: lastre desensibilizzate e termo-agitatori.

Nelle *Vie d'Italia* s'è di già accennato a delle sostanze speciali, prima tra tutte la fenosafranina, le quali, addizionate ai bagni di sviluppo dei negativi, consentono che questi vengano rivelati alla luce di una candela o di una lampada di debole intensità luminosa. La scoperta, molto interessante ed utile, non ha forse avuto ancora quel successo che si merita, probabilmente perchè si son sempre sviluppate le lastre alla luce rossa e debole.... Specialmente per turisti l'uso dei desensibilizzatori sarebbe, o meglio, è comodo in sommo grado per ragioni che qui è inutile ricordare ancora. Ad essi ha già cominciato a pensare qualche Casa che, per rendere più semplice l'impiego dei desensibilizzatori, ha messo in commercio delle pellicole il cui strato di gelatina della faccia posteriore è impregnato di una di tali sostanze od è rivestito di uno strato solubile in cui è incluso il desensibilizzatore. Tali pellicole, od anche lastre, quando vengono immerse nella soluzione rivelatrice cedono a questa il desensibilizzatore che produrrà il suo effetto sulla gelatina impressionata. Questo nuovo materiale non richiede trattamenti speciali.

All'oscuro (o alla luce rossa) si immergono le lastre o pellicole nello sviluppatore; dopo 1 o 2 minuti si può rischiarare il camerino con la candela o la lampadina elettrica debole e continuare l'operazione sino a completa formazione delle immagini.

Il termo-agitatore è un piccolo apparecchio che si rende utile specialmente in inverno a quanti non possono sviluppare i negativi in ambienti sufficientemente riscaldati e perchè lo sviluppo avvenga normalmente (16°-18°). Lo strumento va immerso nel bagno che in breve vien portato alla temperatura voluta. Esso, come si comprende, permette anche di riscaldare l'acqua per la preparazione dei bagni fotografici, poichè in 10 minuti un litro vien portato all'ebollizione: così i fornelli a spirito e ad alcool possono bandirsi dal piccolo camerino fotografico in cui in genere lo spazio è sempre ridotto.

Il termo-agitatore è costituito da un tubo di resistenza in quarzo, rivestito da una guaina di nichelio e vien fornito per correnti di qualsiasi voltaggio.

Altro strumento utile durante lo sviluppo al fine di controllare la temperatura dei bagni è un termometro che consente la visione della scala graduata alla luce rossa; la sua costruzione è razionale e adatta perfettamente all'uso sopraricordato.

Le navi italiane a New York.

Può essere ragione di legittimo orgoglio nazionale l'apprendere che nel movimento di 153.493 viaggiatori tra i porti del Mediterraneo e New York nel 1921 (il movimento complessivo per New York fu di 549.511 viaggiatori, quindi il traffico col Mediterraneo rappresenta il 27,9 per cento) le Compagnie italiane di navigazione trasportarono 97.328 persone, cioè il 63,4 %, le Compagnie francesi e inglesi insieme 34.782 (22,7 %), le altre 21.383 (13,9). E delle singole compagnie il primo posto spetta alla Navigazione Generale Italiana colla percentuale del 15,3; il secondo alla Compagnia francese Fabre, 14,6; il terzo alla Transatlantica Italiana, 13,3; il quarto alla Cosulich di Trieste, 13,2; il quinto alla National Navigation Company, 11,5; il sesto al Lloyd Sabaudo, 10,6; il settimo alla Transoceanica, 6,2; l'ottavo alla Sicula-Americana, 3,4. Ciò si deduce dalle statistiche del Dipartimento del Lavoro degli Stati Uniti. — Da articolo di *B. Maineri* ne *L'Illustrazione Coloniale*, 1° novembre 1922.

Un'Associazione per le Acque Pubbliche d'Italia.

Si è costituita, sotto la Presidenza del Tenente Generale Carlo Porro, un'Associazione per favorire l'uso delle acque pubbliche con particolare riguardo alla loro migliore, più sicura e più economica utilizzazione, per forza motrice, irrigazioni, navigazione interna e rifornimento alle popolazioni. Essa intende di promuovere lo studio pratico di problemi interessanti l'industria, l'agricoltura e l'igiene; e di facilitare la conoscenza delle nostre risorse idriche e dei problemi delle acque che interessano l'economia nazionale. In collaborazione con gli speciali servizi statali promuoverà l'impianto di apparecchi misuratori (pluvionivometri, idrometri, stramazzi, ecc.) nelle località che ne sono tuttora sprovviste. Pubblicherà anche carte e profili e dati idrologici, utili alla conoscenza dei nostri corsi d'acqua e delle nostre risorse idriche.

I passaporti col Messico.

Il Governo Messicano ha concluso un accordo col Governo Italiano, per il quale, a datare del primo di febbraio, furono soppressi reciprocamente i visti ai passaporti degli italiani che vanno al Messico e dei messicani che vengono in Italia. Essi dovranno conservare il passaporto soltanto per identificazione personale.

Una Esposizione-Fiera agricola a Rodi.

Per iniziativa del Governatorato per il Dodecanneso sarà tenuta a Rodi nel prossimo mese di aprile una Mostra agricola, la prima del genere che venga organizzata in quell'im-

portante nostro possedimento del Levante. Si prevede una notevole affluenza di agricoltori dell'Anatolia in seguito alla propaganda che verrà fatta dai Consoli italiani colà residenti. È questa un'ottima occasione per le ditte italiane costruttrici di macchine agricole, in genere e di quelle speciali di concimi chimici e di anticrittogamici, enologiche, olearie, ecc., che vorranno parteciparvi di potersi affermare in quelle regioni che hanno urgente necessità di provvedersi di materiale agricolo, anche perchè in seguito all'incendio di Smirne sono rimasti distrutti importanti depositi di materiale agricolo di case estere. Il Governo di Rodi accorderà speciali facilitazioni per il trasporto sia all'andata come al ritorno del materiale rimasto invenduto, provvederà a sue spese allo sbarco e all'imbarco e alla custodia nei locali della Mostra. L'Istituto Agricolo Coloniale Italiano di Firenze è stato incaricato di fornire informazioni alle ditte che desiderino parteciparvi sulla qualità e natura del materiale agricolo che più può interessare il mercato di Rodi e quello dell'Anatolia e ad esso si debbono rivolgere per l'invio della loro adesione.

Assistenza agli emigrati ed ex-combattenti in Basilicata.

È stata aperta a Potenza una Sezione della benemerita Federazione *Italica Gens* per la assistenza degli emigrati transoceanici e del Levante. Tale assistenza, specie per gli excombattenti, in una regione come la Basilicata che ha dato tanto contributo alla emigrazione italiana nelle Americhe e tanto largo e generoso contributo di sangue alla guerra nazionale, è stata accolta con la più viva simpatia da tutte le Autorità così civili che ecclesiastiche della regione lucana.

Per il movimento dei forestieri in Ungheria.

A Budapest, a cura del Municipio, funziona un Ufficio per il movimento dei forestieri (Budapest Székesfövaros Idegenforgalmi Hivatala - Budapest IV, Harisbazar 1 s z) al quale i turisti che visitano quel paese possono rivolgersi per informazioni ed anche per fissare camere negli alberghi.

Un grande acquedotto nel Monferrato.

Sta per passare dallo stato di progetto a quello di attuazione la costruzione dell'Acquedotto Consorziale del Monferrato, che ha lo scopo di fornire di acqua salubre ed abbondante 120 Comuni sitibondi della regione. L'acqua proviene da 4 pozzi artesiani perforati fin dal 1913 nella pianura vercellese, i quali raccolgono l'acqua da due falde, l'una a 30-40 m., l'altra a 164. Una conduttura traversante il Po porterà quest'acqua ai piedi della collina monferrina, dove sarà elevata in

un serbatoio alla quota di m. 426 sul mare e distribuita in una zona di 1200 kmq. a 200 mila abitanti. La quantità dell'acqua sarà di 100 litri al giorni per ab., con un margine del 60 % in più (un totale di 20.000-32.000) mc.). Il progetto preconizza lo sviluppo della coltura orticola e specialmente del pomodoro, in una regione che manca quasi del tutto di orti e importa dal di fuori ingenti quantità di ortaggi.

Un'importante bonifica pugliese.

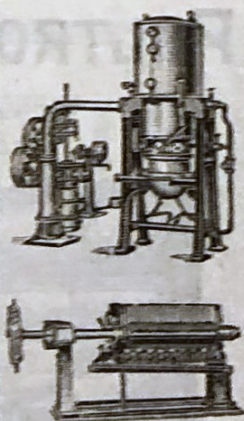
In « Terra Promessa » — la monografia così ricca di interesse che i Soci vitalizi del T.C.I. del 1922 ricevettero in dono — L. V. Bertarelli diede notizia al pubblico — ignaro quasi sempre delle iniziative più utili e feconde — dei vasti lavori intrapresi dall'Opera Nazionale dei Combattenti a Sanluri in Sardegna, a Lìcola e Varcaturo nella Campania e soprattutto a Coltano in Maremma, per la bonifica e la messa in valore di vasti territori improduttivi e malsani. Ora in una breve memoria A. Germani illustra il contributo della « Società Italiana di colture agrarie » alla soluzione del problema terriero, rendendo conto di una prima ed importante attuazione del programma di questa società costituitasi in Milano nel 1919. Si tratta della messa in valore di una vasta proprietà di circa 3000 ettari, quella di Serracapriola in Provincia di Foggia che si trovava in uno stato di completo abbandono. Dall'illustrazione che ne fa l'opuscolo sopraddetto si ha un'impressione analoga, benchè si tratti di opera assai meno vasta di quella illustrata da « Terra Promessa »: anche qui si comincia saggiamente dal lavoro di bonifica idraulica — che per la natura e la posizione di quel latifondo consiste soprattutto nel drenaggio associato al dissodamento, e nell'attuazione di un programma di sistemazione stradale — al quale tiene dietro gradatamente quello delle costruzioni rurali che rendono possibile l'appoderamento, come pure le colture arboree che richiedono tempo prima di dare un utile. Preparazione studiata, razionale: esecuzione graduale.

Come carattere particolare dell'intrapresa è da rilevarsi che non trattasi di un'istituzione pubblica dotata in modo speciale per compiere in diversi rami opere di valore sociale, ma di una società per azioni che deve pur conseguire un lucro sia pure modesto e lontano. Se l'esperimento avrà buona riuscita costituirà la migliore propaganda perchè si trovino altri capitalisti che, come gli azionisti della « Società Italiana per le colture agrarie » sieno disposti a seminare (la parola metaforica è adatta all'argomento) in vista non solo di risultati d'interesse nazionale e sociale ma anche di un futuro utile

concreto. Ne consegue che la Società opportunamente non volle caricarsi di un gravoso esborso per acquisto del terreno (anche se coll'aiuto del credito, cioè con debiti) ma preferì riserbare il capitale alle opere di trasformazione ed al fabbisogno di anticipi. Si studiò una forma ingegnosa di contratto per 1600 ettari che costituivano la parte principale del latifondo: canone annuo di L. 100 mila (L. 62,50 all'ettaro) per affittanza di 18 anni; stima del fondo all'inizio L. 1.300.000 (L. 812,50 all'ettaro); rimborso da parte del proprietario del 70 % del maggior valore al termine di locazione, con garanzia ipotecaria sul fondo e con altre clausole vantaggiose che non è qui il luogo di ripetere. È una preziosa cooperazione della proprietà terriera e del capitale, della quale avrà beneficio l'economia nazionale ed anzitutto quegli agricoltori che verranno a stabilirsi in appositi poderi, risanati igienicamente e resi fruttiferi agrariamente. La bonifica agraria incominciata col dissodamento ha progredito anzitutto con le colture foraggere e l'allevamento del bestiame; speciali provvedimenti si sono presi per il nemico dell'agricoltura meridionale, la siccità estiva.

I legnami dell'Eritrea.

Il breve cenno pubblicato nel fascicolo di ottobre di *Le Vie d'Italia* (pag. 1051) riguardo ai legnami delle nostre Colonie merita qualche maggiore chiarimento: se è vero infatti che l'Eritrea — contrariamente a quello che comunemente si crede — conserva ancora, e non solo sull'altipiano, delle foreste o per lo meno delle boscaglie meritevoli di sfruttamento, non è giusto però restringere il numero delle essenze utili alle cinque indicate nella citazione dell'articolo di Tito Folgorini su *Il Legno* di marzo 1922. Perchè i lettori delle *Vie d'Italia* abbiano qualche notizia più completa in materia, osserverò qui che tali piante, per quanto assai diffuse, non sono neppure quelle che raggiungono le maggiori dimensioni. Ad eccezione infatti dell'*Acacia spirocarpa*, che si trova abbastanza spesso in esemplari alti 10-12 metri, con un diametro anche di 30-35 cm., le altre acacie sono generalmente di taglia assai minore, e comunque non sono suscettibili di esteso impiego salvo che per la costruzione di piccoli mobili (sui lavori ce ne serviamo soprattutto per farne degli ottimi manici per badili e per gravine).

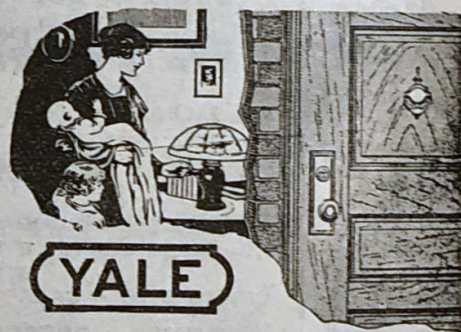
Lo stesso può dirsi della *Dalbergia* (Ebano del Sudan) e della *Terminalia* (Meibà) che pur avendo un legname bellissimo, non raggiungono mai dimensioni molto notevoli. Ricorderò invece, tra le piante spontanee che possono fornire un buon legname per mobili e per costruzioni, l'*Olea chrysophylla* (olivo

selvatico) che forma densi boschi specialmente sulle pendici orientali dell'altipiano, ed ha legname duro, compattissimo, con eleganti mareggiature, il *Tamarindus indica* (Hommar) che cresce rigoglioso lungo i torrenti del bassopiano, la *Trichilia emetica* (Gummeh), varii *Combretum* (Hazibà), la *Cordia* (Auchì, o noce indigeno), il *Mimusops* (o mogano selvatico) di dimensioni assai grandiose, ed infine, nelle zone più elevate dell'altipiano, dai 2400 ai 2800 m. e più, il *Iuniperus procera* (Tsaadì) che è l'unica conifera spontanea in Eritrea, con un bellissimo legname rosso profumato, e supera anche i 20 m. di altezza con un diametro di 70-80 cm., formando magnifici boschi, specialmente a Marrara, al Cohaito ed a Metaten, dove se ne è anzi già iniziato lo sfruttamento, coll'impianto di una segheria e colla costruzione di apposite strade e teleferiche.

Infine, tra le essenze forestali coltivate, mi limiterò ad accennare alle acacie australiane, alle casoarine e soprattutto agli eucalyptus che, specialmente nelle varietà *E. globolus* ed *E. corynocalix* sono già assai diffusi, e che, per la qualità del legno e per la meravigliosa rapidità di vegetazione, debbono esser raccomandati come una delle essenze più preziose pel rimboschimento di queste regioni, in gran parte montuose e quindi meno adatte alle culture agricole.

Prevengo poi i Consoci che su *Erythraea*, che riprenderà presto le sue pubblicazioni quale organo ufficiale della Pro Eritrea, daremo un ampio cenno dello stato attuale della foresticoltura in questa Colonia e del lavoro che ci proponiamo di svolgere per l'avvenire.

Ing. PAOLO REVIGLIO
Console del T. C. I. dell'Asmara.

Gli incendi ai boschi nel 1922.

L'eccezionale siccità dell'estate 1922 ha cagionato un numero insolito di incendi di boschi, i cui danni sono però stati in un primo computo enormemente esagerati. Da un comunicato del Direttore Generale delle Foreste alla Rivista *Il Legno*, 31 dicembre 1922, risulta che gli incendi sono stati 2062, che la superficie colpita dal fuoco fu di ettari 76.852 tra terreni cespugliati, boschi cedui e di alto fusto e che il danno complessivo ammonta a poco più di 21 milioni di lire, ma poichè il valore del legname è valutato in base al prezzo che avrebbe raggiunto se portato al mercato più vicino, deducendo le spese di taglio, di allestimento e di trasporto, il danno si riduce a circa 7 milioni. Le provincie più colpite furono, in ordine decrescente: Sassari, Cagliari, Caserta, Cosenza, Potenza, Foggia, Roma, Perugia, Messina.

Gli alberghi di Germania.

Un nostro Socio ci invia alcune notizie intorno alle attuali condizioni degli alberghi in Germania, che pubblichiamo ritenendo interessanti come informazione per i nostri lettori.

⁂

L'albergo tedesco è ancora una casa bene organizzata e molto pulita. Molto si dice sui prezzi a cui gli stranieri debbono sottostare ma, se un'esperienza personale può valere, si dice forse qualcosa più del vero. In uno dei migliori alberghi di Colonia, una camera a un letto, con tappeto, acqua corrente, riscaldamento centrale, ascensore, due lampade elettriche, sofà e mobili nuovi non oltrepassa il prezzo di 5000 marchi, in un'epoca in cui il marco vale 0,0035 lire italiane, e cioè quando 5000 marchi si traducono in L. 17,50. E nel prezzo è compresa la sopratassa del 40% per gli stranieri e qualche altra piccola percentuale. Il servizio è calcolato al *bureau* nella misura del 10 %. Annesso all'albergo è il ristorante dove i pasti alla carta comprendono: zuppa, un piatto di pesce, un piatto di carne, dolce e formaggio e costano 2000 marchi, dove una bottiglia di vino bianco del Reno costa da 600 a 1000 marchi, e dove il servizio è fatto con ogni cura, per quanto molto lentamente come usano i tedeschi che a tavola non hanno fretta.

In un albergo di categoria immediatamente inferiore la camera costa 2400 marchi ed i pasti alla carta 1500. Non è detto però che vi servano della roba meno buona. Se Colonia non fosse affollata di americani, inglesi, svedesi e olandesi che vi spendono facilmente le loro monete privilegiate, i prezzi degli alberghi sarebbero ancor meno elevati, e la manìa della mancia meno diffusa. Invece il piccolo *trinkgeld*, piccolo per chi lo dà in scellini, cents o fiorini e forte per chi lo riceve in marchi, è in gran voga. Biglietti da cento marchi al ristorante e da mille al *bureau*, sono molto graditi e aprono la via a qualche piccolo favore: una camera al piano inferiore, il cambio di uno *chèque*, una commissione al telefono e altro ancora.

Il servizio è ottimo e affidato al personale giovane e molto corretto. La pulizia è ancora vecchio stile, nè potrebbe non esserlo in un

ambiente ove le porte, scale, pareti, sono candide: di marmo o di pittura. La sala di scrittura — punto debole di quasi tutti gli alberghi italiani — è raccolta e bellissima, e vi si trovano tutti gli articoli di cancelleria in ottimo stato, penne comprese. La guardaroba precede immediatamente la sala da pranzo: negli alberghi più nuovi è sotterranea, ma la guardarobiera emerge al momento giusto dal sottosuolo, per impedire ad un malaccorto di entrare nel ristorante con pastrano, cappello e bastone.

Le università alberghiere negli Stati Uniti d'America.

Gli Stati Uniti d'America sono stati il primo Paese che abbia aperto dei corsi superiori d'istruzione alberghiera. Col 1° gennaio ebbero inizio anche presso la Università di California, dei corsi universitari alberghieri. Gli studenti dopo quattro semestri d'istruzione riceveranno il titolo di « baccelliere in scienze ».

È interessante esaminare quali siano gli insegnamenti che vengono impartiti agli studenti: algebra complementare, lingue, storia e scienze politiche, fisica generale, teoria e matematica degli investimenti dei capitali ed economia politica, chimica generale, geografia fisica, geografia economica, legislazione commerciale, storia dell'economia, contabilità, banca, organizzazione di affari, statistica, batteriologia, igiene, servizi idraulici, di illuminazione, ecc., tecnica alberghiera, mercati, economia domestica, pubblicità, tasse, educazione fisica, istruzione militare, ecc.

Non vogliamo pretendere che anche le Università italiane istituiscano dei corsi superiori di carattere alberghiero, ma da questo allo stato di fatto attuale esistente in Italia nei riguardi dell'istruzione alberghiera, quale abisso! Se si pensa che un albergatore deve saper fare di tutto ed avere conoscenze profonde presso che in ogni ramo dello scibile, e si considera che non si richiede alcun titolo di studio per concedergli di condurre un albergo (mentre per ricoprire certi impieghi, pei quali occorre indubbiamente minore esperienza e più limitate conoscenze, si richiede la laurea in legge!), si comprenderà quanto si debba fare in Italia nel campo del miglioramento del personale direttivo degli alberghi.

Il Touring si occupa attivamente della questione, ma incontra non poche difficoltà da parte degli albergatori stessi, che male si sobbarcano al piccolo sacrificio di concedere qualche ora di libertà ai giovani che

lavorano nei propri alberghi per consentire che essi migliorino la propria coltura generale e tecnica. Questo, mentre all'estero, e anche nei paesi viciniori, vi sono esempi di scuole professionali alberghiere sorrette interamente, e con sforzi pecuniari notevoli, dagli albergatori.

È dunque una vasta opera di persuasione e di propaganda che dev'essere compiuta per convincere gli albergatori che se essi non migliorano la propria preparazione generale e tecnica e non aiutano le giovani reclute perchè tali miglioramenti si compiano, senz'altro fra pochi anni, l'industria alberghiera italiana dovrà schierarsi all'ultimo posto nel campo europeo e sarà soffocata da iniziative che verranno prese nel nostro Paese da albergatori esteri dotati di una migliore preparazione tecnica. Il recente passato della industria alberghiera italiana dovrebbe servire di monito ai nostri albergatori: o essi si dimostrano capaci di sfruttare le grandi risorse turistiche italiane o presto vedremo scendere fra noi albergatori svizzeri, tedeschi, francesi a costruire e gestire alberghi capaci di soddisfare le esigenze della clientela estera che rappresenta una parte imponente della corrente turistica di cui vivono i maggiori alberghi italiani.

Turismo e sports invernali.

Da un'interessante fascicoletto contenente il programma della stagione sportiva invernale di Ponte di Legno togliamo alcune considerazioni sugli *sports* invernali che ci sembrano non solo interessanti ma molto assennate. Esse sono pienamente da noi approvate e svolgono anzi concetti che più volte avemmo occasione di affermare.

« Turismo e sports invernali sono l'uno dell'altro il necessario completamento e devono tendere uniti allo stesso scopo. La montagna è stata sino a poco tempo fa come un monopolio della eletta e intrepida schiera dei « grimpeurs » sedotti dal successo e anche dagli emozionanti perigli dell'alpinismo puro. Oggi accorre alla montagna la folla degli amatori pacifici, che vogliono gioire

della sua bellezza senz'altri sforzi o cimenti che quelli del turismo normale.

« A questa nuova pacifica clientela occorrono nuove vie sicure e ben segnate, alberghi provvisti d'ogni comfort secondo le esigenze dell'inverno, spettacoli sportivi appropriati all'ambiente. È giunta l'ora di lavorare per la preparazione della montagna « per tutti » senza per questo toglierle alcunchè della sua importanza, della sua grandiosità e del suo incanto.

« Lo abbiamo già detto e lo ripetiamo perchè nell'asserto è compendiata tutta la sostanza della questione: « turismo e sport debbono ormai mirare all'identico scopo »: attrarre nelle nostre montagne gli appassionati amatori delle straordinarie bellezze della natura alpestre, avvincerli col diletto di sports originali e interessanti, veri elementi di gioie sanissime e di novelle e vivificanti energie dello spirito e della materia. Gli sforzi associati del turismo e dello sport creeranno, nelle nostre regioni alpine, una vita invernale di un valore e di un'attrattiva inestimabili; contribuiranno all'avviamento di una nuova industria che, perseverando gli sforzi, sarà, ad una certa scadenza, redditrice di immensi benefici morali ed economici.

« Ma sarà per questo necessario di perseverare per parte di tutti, senza preconcetti passionali, con una severa e disciplinata comunione d'intendimenti, con azione varia ed estesa a tutto il paese, siccome sono in giuoco non gli interessi d'una regione soltanto, ma bensì quelli di tutta la Patria. Così facendo verrà giorno nel quale potremo reclamare a favore della nostra regione alpina e a buon diritto, una certa parte della colonia sportiva straniera che oggi batte, con un obbligo di moda, le rinomatissime stazioni invernali di oltre frontiera.

« Sorgano dunque le nostre stazioni di vita invernale e ad esse sieno rivolte tutte le cure per il progressivo loro incremento: il trionfo non può mancare posto che in confronto di quelle estere posseggono l'invidiata superiorità di quelle incantevoli bellezze che la natura ha con tanta larghezza prodigate ».

Arte e turismo.

Dalla *Rivista mensile della città di Venezia* togliamo alcuni dati interessanti intorno all'affluenza di forestieri in quella città in occasione della tredicesima esposizione internazionale di arte. Tale mostra che rimase aperta dal 4 marzo al 12 novembre 1922 fu visitata da 380.544 persone, delle quali 53.126 giunsero da fuori fruendo delle note facilitazioni ferroviarie (con una media giornaliera, che oscilla da un minimo di 221 ad un massimo di 439 nei giorni festivi). Interessante anche per lo studio del movimento dei forestieri a Venezia è il numero dei biglietti di ingresso ai Musei venduti da maggio a novembre. Nel 1921 i visitatori delle R. Gallerie furono in quell'epoca complessivamente

18.192, nel 1922 furono 25.791. Ma in misura ben maggiore (l'enorme sproporzione è davvero stridente) furono i visitatori di Palazzo Ducale; nel 1921 123.229 con un massimo di 27.298 nel mese di settembre, e nel 1922 furono 174.070 con un massimo di 36.690 nell'agosto e 36.680 nel settembre.

Dall'11 gennaio al 10 febbraio.

11 GENNAIO, *Valtournanche*. — Edoardo Bich, campione italiano di salto in sci trionfa nelle maggiori prove della riunione sciatoria valdostana.

14 GENNAIO, *Genova*. — Si costituisce la Confederazione Aeronautica Italiana, alla presenza di S. E. Sardi.

14 GENNAIO, *Milano*. — La riunione dei delegati dei vari clubs affiliati al M. C. I. stabilisce il calendario manifestazioni per il 1923.

19 GENNAIO, *Milano*. — Ottimo successo per la prima grande serata sportiva di preparazione olimpionica al teatro Dal Verme. Interessanti le vittorie degli schermidori Aldo Nadi, Sassone e Mangiarotti rispettivamente su Belloni, Olivier e Deleroye.

21 GENNAIO, *Ginevra*. — La squadra nazionale calcistica svizzera batte quella austriaca (2 goals a 0).

21 GENNAIO, *Tolentino*. — La prima prova motociclistica dell'annata — il «Criterium» invernale disputato da Roma a Tolentino — è vinto da Primo Moretti.

21 GENNAIO, *Roma*. — Il boxeur Alessandri batte Bosetti ai punti, conquistando il titolo nazionale della categoria.

24 GENNAIO, *Roma*. — Il Consiglio dei Ministri approva il progetto del Presidente del Consiglio stesso per il riordinamento dell'Aeronautica. A Commissario dell'Aeronautica è nominato S. E. Mussolini, a vice Commissari S. E. Finzi. Il colonnello Moizo e il gr. uff. Mercanti hanno rispettivamente la direzione generale dell'aeronautica militare e di quella civile.

28 GENNAIO, *Roma*. — Erminio Spalla mette k. o. il boxeur inglese Tom Cowler, acquistando un titolo nuovo per la sua candidatura al campionato pugilistico europeo.

28 GENNAIO, *Ginevra*. — Nei campionati europei di sci (gara di fondo) svoltisi a Grindelwald il «record» assoluto è fornito dallo sciatore cortinese Enrico Colli.

28 GENNAIO, *Bologna*. — Senza decisioni di grande importanza innovatrice si è svolto l'annuo congresso dei delegati della Federaz. Italiana Sports Atletici.

28 GENNAIO, *Torino*. — I campionati italiani di pattinaggio sono vinti dal conte Alberto Bonacossa (camp. artistico signori), dalla contessa Marisa Bonacossa (camp. art. signore), ing. Voli-signor Kind (coppia), Chicchi Nasi (corsa).

28 GENNAIO, *Torino*. — Il primo «cross-country» podistico della stagione, organizzato dal Comitato Regionale della F. I. S. A. è vinto dal giovane alpino Amerio.

4 FEBBRAIO, *Ponte di Legno*. — La V Adunata Nazionale Sciatori Valligiani è vinta dalla squadra di Val Formazza seguita, nell'indice, da quelle di Cortina d'Ampezzo, Valtournanche, Val Camonica, Calalzo di Cadore. Nel complesso, 18 squadre terminavano la prova.

4 FEBBRAIO, *Parigi*. — Il campione di Francia Nilles è costretto all'abbandono davanti al boxeur Van der Veer, campione d'Olanda.

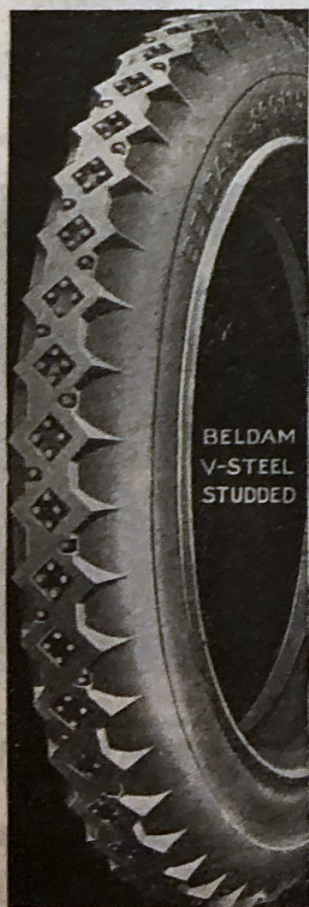
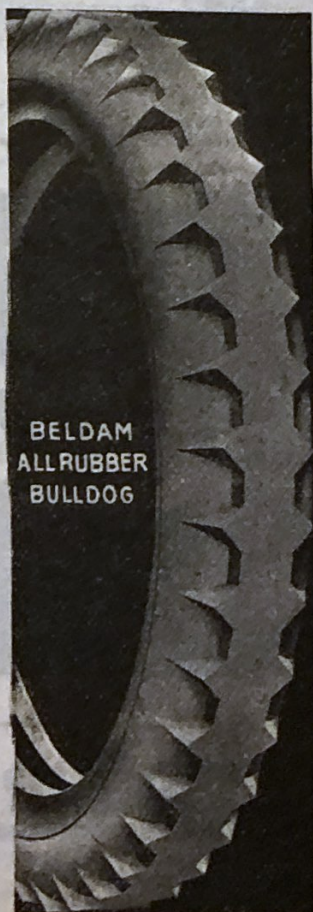
piadi del 1924, in Parigi. Pari amore e pari fede sembra animare anche i ginnasti italiani, imbattuti essi furono ai giochi olimpici di Anversa: l'olimpionico Zampori e i più giovani suoi compagni ebbero accoglienze trionfali dal folto pubblico del teatro milanese.

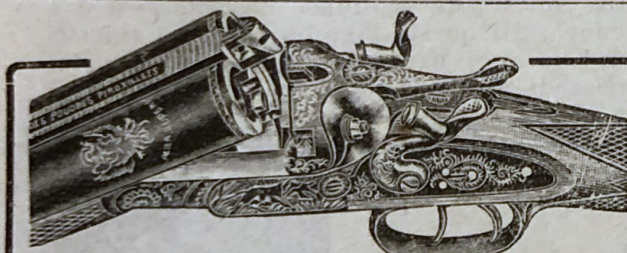
Ma non v'è dubbio che alla boxe — più che alla scherma e alla ginnastica — si volgono i favori delle grandi masse popolari. Esse, ora, sono tutte tese nel desiderio di apprendere, dagli incontri imminenti, quante probabilità abbia il campione nazionale Erminio Spalla di vincere il campionato europeo, per il quale dovrà incontrarsi col campione di Francia Nilles e con quello di Olanda Van den Veer. Anche su Bruno Frattini molto sperano gli sportivi italiani per i suoi prossimi assalti inernazionali.

⁂

Il campionato italico di foot-ball di 1ª Divisione continua, domenicalmente, la serie delle sue dispute, non stancando mai le immense folle di cultori e di appassionati del giuoco che può ben dirsi nazionale. Al 10 febbraio le classifiche dei tre gironi davano come *leaders*: il Genoa, sicuro dominatore del Girone B; la Sampierdarenese, in testa al Girone A, ma minacciata ancora da Vercelli, Torino e Pisa; Livorno e Alessandria, primi con lieve vantaggio nel girone C, in lotta ancora per un primato con Padova e Spal di Ferrara.

Le origini dell'arte figulina savonese risalirebbero un poco fantasticamente a Publio Elvio Successo, padre dell'imperatore Pertinace; ma le prime notizie certe si hanno solo dagli *Statuta antiquissima Saonæ*, del 1345 circa, che prescrivono le norme ai figulini, distinguendo l'arte grossa, alla quale appartenevano i fabbricanti di mattoni, dall'arte sottile, del pignattaro. Il vasellame savonese veniva allora esportato in tutti i mercati della Liguria, in Piemonte, in Provenza, nella Corsica, nella Sardegna. La mancanza dell'invetriatura ha impedito che un solo esemplare dei prodotti ceramici più antichi giungesse fino a noi. Finalmente al principio del Rinascimento si cominciarono a fabbricare delle mattonelle maiolicate, dette *laggioni,* con le quali si usò rivestire pavimenti e pareti di portici, di atrii, di scale, di camere e di cappelle dei palazzi. Partendo da Savona, quest'arte si diffuse ad Albissola e a Genova. Di questi laggioni ci sono rimasti dei bei saggi nei palazzi genovesi e nella chiesa di S. Maria di Castello. Nel Quattro-

cento gli artisti si limitarono a motivi geometrici, nel Cinquecento tentarono la figura e cominciarono a fabbricare anche dei laggioni a rilievo. Nonostante le tristi vicende storiche, i Magistrati savonesi favorirono sempre l'arte figulina che nel Seicento produsse in copia dei notevoli vasi da farmacia. — Da articolo di *G. Morazzoni* nel *Primato*, agosto-settembre, 1922.

Una delle chiese di maggior pregio del Biellese è la **parrocchiale di Castellengo**, che, oltre alla solita figurazione di S. Cristoforo, ha tutta la navata destra frescata da uno o più artisti del XV secolo, con 12 storie della *vita di Maria*, medaglioni di *Profeti*, ecc. — Da articolo di *Alessandro Roccavilla* in *Rivista Biellese*, dicembre 1922.

Come è noto, da molti anni e precisamente dal 1885 sta sorgendo al **Santuario di Oropa** una nuova chiesa, ma non ne sono molto conosciute le vicende, che si leggono esposte in un articolo di *G. Feroggio* in *Rivista Biellese*, novembre 1922. La chiesa primitiva del '600 dovette sembrare ben presto non rispondente al suo ufficio perchè verso la metà del '700 sorse l'idea di inalzare una chiesa monumentale nel lato nord dei fabbricati del Santuario. Infatti nel *Corso di Architettura Civile* di Bernardo Antonio Vittone, stampato a Lugano nel 1760, si trova un bel progetto del tempio in questione, per il quale pochi anni dopo, nel 1774, il torinese Ignazio Amedeo Galletti presentava un suo progetto nel quale riprendeva l'idea del Vittone, sviluppandola con arditezza di sagace costruttore e con genialità di artista. Seguirono altri progetti, tra i quali quello grandioso e nobile, in istile neo-classico di Luigi Canina (1845; se ne conserva nel Santuario un modello in legno), non confacente al rigido clima della località e in disarmonia con le costruzioni esistenti. Anche l'Antonelli presentò un progetto, bizzarro per la cupola orientalizzante, un altro il Terzaghi di Milano ed uno anche il Locarni di Vercelli, di stile romanico. L'Amministrazione del Santuario, nel dubbio della scelta fra questi ed altri progetti, ricorse nel 1877 al parere degli architetti Boito, Franco e Crespi, i quali concordemente indicarono il disegno del Galletti, che ricorda, particolarmente nella pianta, S. Maria della Salute di Venezia, constando di un pronao tetrastilo, di una mirabile cupola ottagonale slanciata e pittoresca e di un presbiterio circolare; lo

stile è ispirato a quello, così ricco di maschia fastosità, del Juvara. L'opera, che volge verso il compimento, ha richiesto la deviazione del torrente Oropa. — Cfr. *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino* del T. C. I., Vol. I, pag. 446.

Dei documenti pubblicati da *Francesco Filippini* nel *Bollettino d'Arte del Ministero della P. I.*, agosto 1922, ci rivelano il nome dell'architetto di quell'austero e suggestivo edificio che è il **Collegio di Spagna di Bologna.** Era già evidente dallo studio della costruzione che essa è estranea all'architettura bolognese; i documenti provano che è opera di Matteo di Giovannello detto Gattapone, il forte architetto eugubino la cui personalità viene sempre più affermandosi col progredire delle ricerche. Il maestro comparisce la prima volta a Bologna come testimonio in un atto del 6 aprile 1365; il 1° maggio comincia a dirigere personalmente i lavori del Collegio, che quattro muratori, cui più tardi se ne associarono altri cinque, si erano obbligati di costruire con rogito del 5 aprile, e vi attese fino al 27 febbraio 1367, ricevendo un salario di lire 20 mensili. Dopo la morte dell'Albornoz, il promotore della erezione del Collegio, il maestro ritornò a Bologna nel giugno 1368 e vi stette fino al gennaio '69; nelle sue assenze fu sostituito da tal Puccio di Norcia. L'edificio, di aspetto tra il convento e la fortezza, rispecchia il carattere dello stile di Matteo nelle sue costruzioni solide, bene squadrate, lineari, geometriche. Nell'opera di Bologna non v'è altra ornamentazione che quella dei capitelli, o che l'architetto indulgesse al gusto bolognese o lasciasse libertà agli scultori bolognesi a loro piacimento. L'interessantissimo articolo del Filippini è pregevole anche perchè riassume lo stato delle nostre cognizioni intorno alle opere di Matteo da Gubbio. Le elenchiamo qui. Opere certe di lui: il Palazzo del Podestà a Gubbio; un Castello in Perugia (1372) per l'abate di Monmaggiore (restano pochi archi); la Rocca di Porta Sole (1374) pure a Perugia (rimangono solo mura di sostegno ad alte arcate); la Rocca di Spoleto (1362 al di là del 1370); la cappella di S. Caterina nella chiesa inferiore di S. Francesco d'Assisi (1362-67), per incarico dell'Albornoz, che vi fu sepolto; la così detta « Infermeria Nuova » nel convento assisiate, pure per commissione del cardinale spagnuolo (compiuta nel 1368); la Rocca di Piediluco. Opera probabile la costruzione o ricostruzione del ponte delle torri di Spoleto. Opere di dubbia attribuzione la Rocca di Assisi e la Rocca di Campello. Opera contesa il Palazzo dei Con-

ti sono giudicati ottimi in confronto dei crediti assorbiti.

Il volo a vela automatico. — In Francia sono stati provati modelli ridotti di un apparecchio costituito da un doppio monoplano in *tandem*. Le esperienze coi modelli hanno dato buoni risultati. Questo speciale aeroplano per volo a vela è dotato di un dispositivo di lancio automatico che può essere messo in azione dal pilota a bordo dell'apparecchio. Colla forza muscolare viene azionata un'elica che è sufficiente per la sostentazione dell'aeroplano. La fusoliera è curva, le ali, a forma trapezoidale, sono flessibili.

Aviazione commerciale in Ungheria. — Recentemente si è costituita una Società Ungherese per l'esercizio della linea Budapest-Vienna con apparecchi terrestri e idrovolanti, usando per questi ultimi il corso del Danubio che offre ampi specchi d'acqua adatti per idroscalo sia a Budapest che a Vienna.

Attività aerea negli Stati Uniti d'America. — Da una pubblicazione ufficiale sulla attività aerea della Compagnia Americana «The Aeromarine Airways» apprendiamo che in 4 mesi di esercizio nel corrente anno furon compiuti su vari percorsi 735 voli, trasportando 10.700 passeggeri senza il minimo incidente.

Sovvenzioni statali. — Da un confronto delle sovvenzioni accordate alle Compagnie di Navigazione aerea in Francia ed in Inghilterra, in relazione ai chilometri di linee esercite, risulta che, tale sovvenzione è per le Compagnie francesi di 7500 franchi all'anno per chilometro e per le Compagnie inglesi di 16.666 franchi. Da una polemica svoltasi sui giornali, circa le spese comparative fra la Francia e l'Inghilterra per l'aviazione, risulterebbe che, contro 1635 milioni spesi dalla Francia per l'aviazione in tre anni, l'Inghilterra avrebbe nello stesso periodo di tempo speso 4 miliardi e 100 milioni.

La comunicazione aerea fra la Spagna e l'America del Sud. — Sembra prossimo a entrare in esecuzione il progetto, già da tempo stabilito, di una linea di comunicazione aerea fra la Spagna e l'America del Sud. I voli dello Zeppelin L 59 che nel viaggio da Jamboli (Bulgaria) a Karthum (Alto Egitto) e ritorno, percorse, senza scalo, 7300 km. in 95 ore, quello di un Astra-Torres, che si è mantenuto in esplorazione nel mare del Nord durante 102 ore, e la traversata transatlantica dell'R 34 sono sufficienti per considerare la traversata dell'Atlantico come problema risolto.

Ma oltre al problema in sè stesso, come possibilità per i dirigibili, vi è quello che presenta lo studio della meteorologia per il

tratto terrestre e marittimo; e questo studio deve essere fatto con molta cura per evitare le sorprese che possono sfuggire al calcolo più previggente.

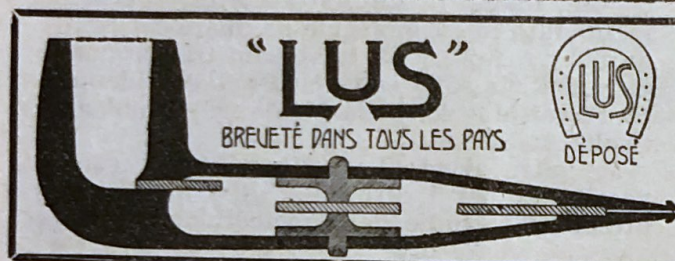
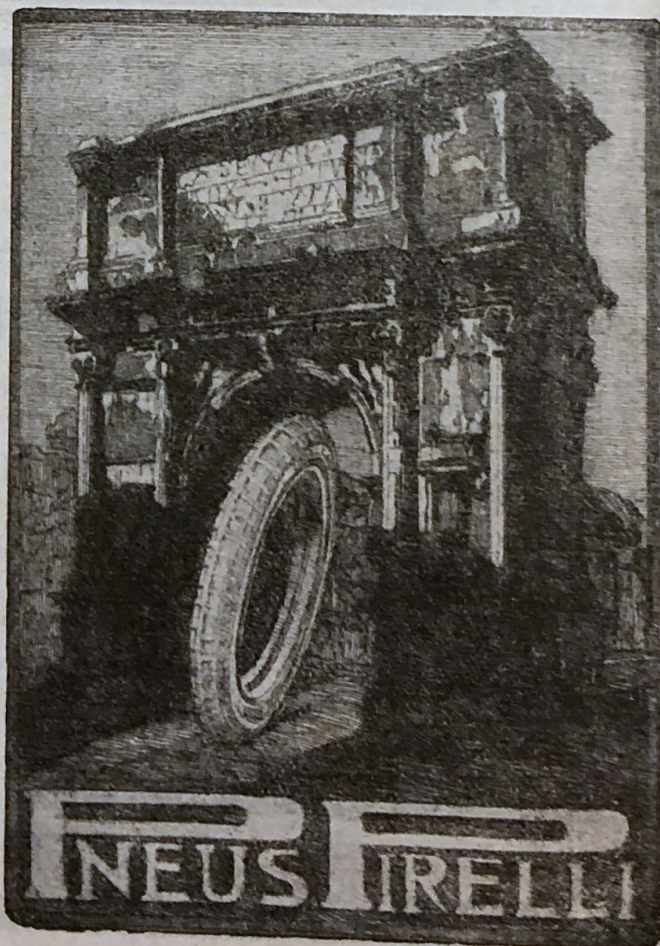
Per la linea progettata si costituirà l'aeroporto di testa di Siviglia, dal quale, dando ad esso carattere internazionale, partiranno i dirigibili non solo della progettata linea dell'America del Sud, ma anche quelli per le comunicazioni con New-York, e delle linee ausiliarie che si stabiliranno con Genova e con l'Inghilterra. La durata del viaggio a Buenos Aires si calcola in 4 giorni, al prezzo di circa 5000 pesetas per il passaggio, e di 0,90 pesetas per la affrancatura di una lettera.

Servizio aereo Berlino-Budapest. — È imminente l'inaugurazione di un servizio aereo trisettimanale Berlino-Budapest e viceversa esercito con apparecchi tedeschi. Il servizio passerà per Praga ed a primavera diventerà quotidiano e verrà prolungato fino a Costantinopoli.

L'attività aerea al Congo. — L'attività aerea al Congo è notevole. Dal mese di agosto 1921 al luglio 1922 gli aeroplani utilizzati per servizi aerei hanno trasportato una tonnellata di lettere con un complesso di 501 ore di volo. L'attività aerea subirà quanto prima notevole aumento a mezzo di nuovi apparecchi terrestri e idrovolanti.

Esportazione di aeroplani italiani. — La Lettonia ha acquistato un certo numero di aeroplani Ansaldo, ed alcuni idrovolanti Savoia S 16 bis. Piloti italiani sono partiti cogli apparecchi per Libau ove compiranno la istruzione dei piloti lettoni. È da rilevare come, malgrado la grande attività spiegata dalle ditte tedesche in quella regione, la Lettonia dia la preferenza al materiale italiano. Ciò dimostra che i mercati del Nord-Europa sono ancora aperti alla nostra penetrazione aeronautica.

Salone d'Aeronautica a Parigi. — Dal 15 dicembre 1922 al gennaio 1923 ha avuto luo-

go una grande esposizione d'aeronautica al Salon de l'Aéronautique di Parigi. L'analoga esposizione del 1921 dimostrò che i tre primi anni del dopo guerra erano stati utilizzati per proseguire studi ed esperienze, ma che non vi erano ancora forme e macchine nuove indicanti una evoluzione decisa nei procedimenti di volo.

All'esposizione chiusasi ai primi del corrente anno e che risultò ben diversa da quella precedente, apparve evidente dal complesso degli apparecchi, motori ed applicazioni tecniche varie esposte, come lo scorso anno sia stato ben produttivo nel campo delle nuove realizzazioni aeronautiche. Concezioni originali ed innovatrici hanno presieduto alla ideazione ed alla costruzione degli aeroplani nuovi di ogni categoria.

Gli aeroplani da grande velocità si sono rivolti verso la costruzione metallica, compreso per taluni il rivestimento delle ali. Il monoplano ad ali spesse senza cavi ed il sesquiplano ad ali semispesse sembrano essere diventati i tipi definitivi. Il turbo compressore applicato ai motori per i voli ad alta quota e l'elica a passo variabile sono ormai divenuti di uso comune.

Gli aeroplani leggeri da turismo e da sport sono stati oggetto di numerosi studi ed attualmente, questi piccoli aeroplani la cui potenza motrice non eccede i 20 HP. sono in costruzione presso parecchie ditte francesi di aviazione. Nella categoria dei grossi aeroplani da trasporto le lunghe ed intense ricerche e i molteplici problemi inerenti a tali categorie di aeroplani (buon centraggio - costruzione rigida e leggera - installazione dei motori - carrelli d'atterraggio robusti, ecc.) si avviano verso il successo, chè pare abbiano ricevuto già soluzioni soddisfacenti.

Nella costruzione dei motori, l'impiego dei metalli leggeri (leghe d'alluminio e di magnesio) si è molto sviluppato, per cui si è raggiunta una sensibile diminuzione di peso per HP. Notevoli sono le numerose ed interessanti realizzazioni relative agli organi secondari dei motori, quali: riduttori di velocità, sistemi d'accoppiamento, ecc. Studi sui cicli attualmente in corso fanno sperare che in un prossimo avvenire si raggiungerà una importante riduzione sul consumo di combustibile per cavallo-ora.

I perfezionamenti apportati agli strumenti di bordo e di navigazione sono veramente considerevoli. A fianco di questi progressi degnamente figurano quelli conseguiti con sorprendente rapidità nel volo a vela.

TRA I LIBRI

LANZONI P.: *Geografia Economica Commerciale Universale;* 7ª ediz. rifatta da *G. Assereto* (Manuale Hoepli); pag. 590: L. 15.

Opportunissimo l'ampio rifacimento del Manuale del Lanzoni. È un comodo prontuario che passa in rassegna tutti gli Stati e le Colonie della terra (a partire dall'Italia) per dar notizia della loro potenzialità economica. Prodotti vegetali, agricoltura, prodotti animali, minerali, industrie, commercio, comunicazioni, emigrazione, sono successivamente illustrati, mettendone in evidenza l'importanza, sia passata e presente, che avvenire. Di ciascun paese sono poi indicati i luoghi principali di produzione, industria e commercio. Un volume insomma che riuscirà assai utile sia all'uomo d'affari come allo studioso.

L. SIMONAZZI: *Il Cambio e le sue leggi.* - (Manuale Hoepli); pag. XV-271; legato, lire 12,50 - U. Hoepli editore, Milano.

Ecco un argomento che assai interessa i turisti, che del cambio hanno sperimentato le allegre o dolorose note. Ad essi Luigi Simonazzi offre una rassegna ragionata degli atteggiamenti dei cambi durante e dopo la guerra e una riesposizione delle leggi fondamentali che governano i cambi, in forma piana, lucida, agile, originale (caso più unico che raro in un volume che tratta di materie economiche); qualità che aggiungono pregio al libro e contribuiscono a farne un ottimo lavoro di divulgazione.

FILIPPO TERRILE, *Le piante più belle secondo la Bibbia,* Trento, Libr. Artigianelli, 1922.

Opera gentile, che reca un delicato profumo di poesia e di misticismo. I maestosi cedri del Libano, i superbi cipressi del Sion, le pittoresche palme di Cades, la sorprendente rosa di Gerico, il mite ulivo, il solenne platano, l'odoroso cinnamomo, le varie piante dei balsami, la mirra e i profumi sacri, il terebinto e la vite, il giglio delle convalli e il nardo hanno trovato un fine, amoroso, piacevolissimo illustratore.

Lloyd Sabaudo - The liners Conte Rosso and Conte Verde. - Genova.

Una pubblicazione assai ben redatta è quella che il Lloyd Sabaudo ha predisposto per i numerosi viaggiatori americani ed inglesi che si servono dei suoi due grandi transatlantici. Oltre ad una descrizione dei piroscafi, ad un breve cenno storico sui Principi Sabaudi, cui si intitolano, è fatto posto ad una rapida illustrazione delle bellezze turistiche d'Italia e non manca perfino una piccola antologia musicale che raccoglie una scelta di brani di nostri musicisti classici e moderni. Peccato che la riproduzione delle numerose illustrazioni, non sia degna del grande progresso fatto in tal campo anche

dalla tecnica italiana; particolare cui in una prossima immancabile ristampa del fascicolo potrà essere facilmente ovviato.

MARTIN HENRY - *L'art grec et l'art romain - Le style pompéien* - 103 illustrations (dont 9 planches hors texte, en photogravure). Paris, Librairie d'art R. Ducher (3 rue des Poitvins): fr. 8.

Ecco il primo volume di una opportunissima collezione: «La Grammaire des Styles» che costituisce ad un tempo la preparazione alla conoscenza dei fenomeni artistici ed il succoso riassunto delle più importanti manifestazioni cui dettero luogo. Testo conciso, illustrazioni sommamente istruttive. Dell'arte greca sono passati in rassegna i vari ordini architettonici, lo sviluppo della scultura e della vasaria; e dell'arte romana le costruzioni caratteristiche, gli ordini architettonici, l'edilizia pubblica e privata, l'ammobiliamento. Chiude il volumetto un breve accenno allo stile pompeiano. La differenza fra l'arte greca logica e razionale e l'arte romana pratica e utilitaria balza evidente agli occhi del lettore, che trova in questa collezione (sono annunciati altri volumi sui successivi periodi artistici) una vera grammatica per lo studio della storia dell'arte.

MASSIMO D'AZEGLIO - *La Sagra di San Michele* - Torino, 1922, Italia Industriale Artistica Editrice (Via Accad. Albertina, 36); L. 5, a beneficio del R. Orfanotrofio Militare.

Opportuna ristampa di un'operetta divenuta rara. Oltre il testo, interessano i disegni romantici del D'Azeglio, specie se messi a confronto con le riproduzioni fotografiche del famoso convento.

Le Autostrade da Milano ai Laghi, presso la Società Autostrade, v. Monforte, 44, Milano.

È una monografia illustrante l'origine e l'attuale sviluppo della grande iniziativa che ebbe il T.C.I. a primo patrocinatore.

Situazione dei Soci al 31 gennaio 1923.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1922 . . .	N. 179.066	
Da dedurre in via approssimativa il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1922	„ 26.500	
	N. 152.566	
Nuovi Soci pel 1923 inscritti al 31 gennaio 1923 . .	„ 28.583	
Totale Soci annuali		N. 181.149
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1922	N. 33.533	
Idem al 31 gennaio 1923	„ 790	
		„ 34.323
Totale Soci al 31 gennaio 1923		N. 215472

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa

Arti Grafiche GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.